



ปัญหาการกำหนดเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่ง  
รูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

โดย

นายสิริพงศ์ เหมือนพะวงศ์

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัญหาการกำหนดเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่ง  
รูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

โดย

นายสิริพงศ์ เหมือนพะวงศ์



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

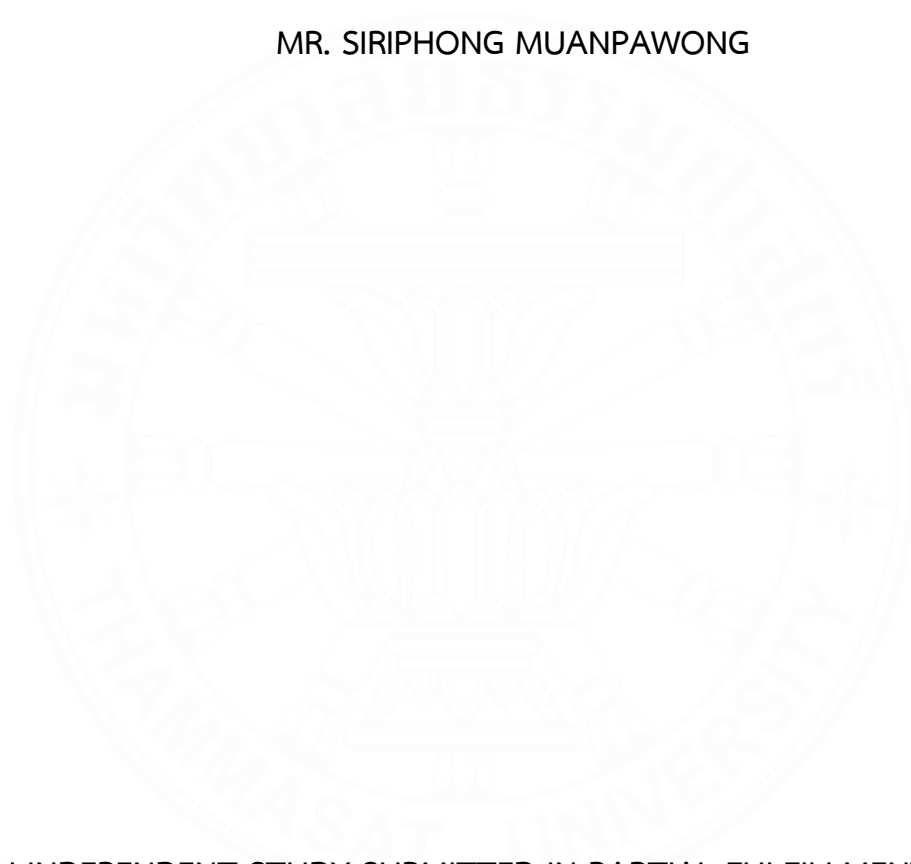
ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

PROBLEMS ON PROVIDING COURT AND ARBITRAL JURISDICTION  
IN TRANSPORT AND MARITIME LAWS OF THAILAND

BY

MR. SIRIPHONG MUANPAWONG



AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE  
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF LAWS  
INTERATIONAL TRADE REGULATION  
FACULTY OF LAW  
THAMMASAT UNIVERSITY  
ACADEMIC YEAR 2020  
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

การค้นคว้าอิสระ

ของ

นายสิริพงศ์ เหมือนพะวงศ์

เรื่อง

ปัญหาการกำหนดเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ  
และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อ วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2564

พ.ต.อ.ดร.



ประธานกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ

(พ.ต.อ. ดร.ชวลิต ชวลิตพงษ์พันธุ์)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

ไพฑูริย์ เอกจริยกร

(ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร)

คณบดี

บุญมา น

(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญมา น พงศาปาน)

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	ปัญหาการกำหนดเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ ในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมาย พาณิชย์ของประเทศไทย
ชื่อผู้เขียน	นายสิริพงศ์ เหมือนพะวงศ์
ชื่อปริญญา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร
ปีการศึกษา	2563

### บทคัดย่อ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในระบบกฎหมายขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย โดยเมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายไทยที่ว่าด้วยการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และเขตอำนาจศาลตามกฎหมายพาณิชย์บางฉบับแล้ว ปรากฏว่า กฎหมายบางฉบับมีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ในขณะที่บางฉบับไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ดังกล่าว นอกจากนี้ ในกลุ่มของกฎหมายที่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะก็มีความแตกต่างกันในส่วนของหลักเกณฑ์ดังกล่าว สะท้อนให้เห็นถึงความไม่เป็นระบบและไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันของหลักเกณฑ์ในระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

ดังนั้น การค้นคว้าอิสระฉบับนี้จึงทำการศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่ปรากฏในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งแต่ละรูปแบบและกฎหมายพาณิชย์ในแต่ละด้าน เพื่อวิเคราะห์ในเชิงเปรียบเทียบกับกฎหมายไทยว่า ในกลุ่มอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศในระบบการขนส่งแต่ละรูปแบบและกฎหมายพาณิชย์ในแต่ละด้านเกิดความไม่สอดคล้องกันของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลอนุญาโตตุลาการเช่นที่เกิดในระบบกฎหมายไทยหรือไม่ เพื่อเสนอแนะแนวทางว่าสมควรที่จะกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในระบบกฎหมายขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ

และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยทุกฉบับหรือไม่ และหากสมควรกำหนดไว้ทุกฉบับ หลักเกณฑ์ดังกล่าวควรกำหนดให้เหมือนกันหรือไม่

เมื่อทำการศึกษาแล้วปรากฏว่าอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งแต่ละรูปแบบและกฎหมายพาณิชย์ในแต่ละด้านมิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้ทุกฉบับเช่นเดียวกัน อีกทั้งการขนส่งบางกลุ่มที่มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งฉบับก็มีความแตกต่างกันของบทบัญญัติ ดังนั้น ประเทศไทยจึงยังไม่มี ความจำเป็นที่ต้องกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้ทุกฉบับ และยังไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้เหมือนกันทุกฉบับ เนื่องจากอาจเกิดกรณีที่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการของไทยไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาอีกฉบับที่ประเทศไทยเป็นภาคี

**คำสำคัญ:** เขตอำนาจศาล, อนุญาโตตุลาการ, กฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ, กฎหมายพาณิชย์

Independent Study Title	PROBLEMS ON PROVIDING COURT AND ARBITRAL JURISDICTION IN TRANSPORT AND MARITIME LAWS OF THAILAND
Author	Mr. Siriphong Muanpawong
Degree	Master of Laws
Major Field/Faculty/University	International Trade Regulation Law Thammasat University
Independent Study Advisor	Professor Pathaichit Eagariyakorn, PhD.
Academic Year	2020

## ABSTRACT

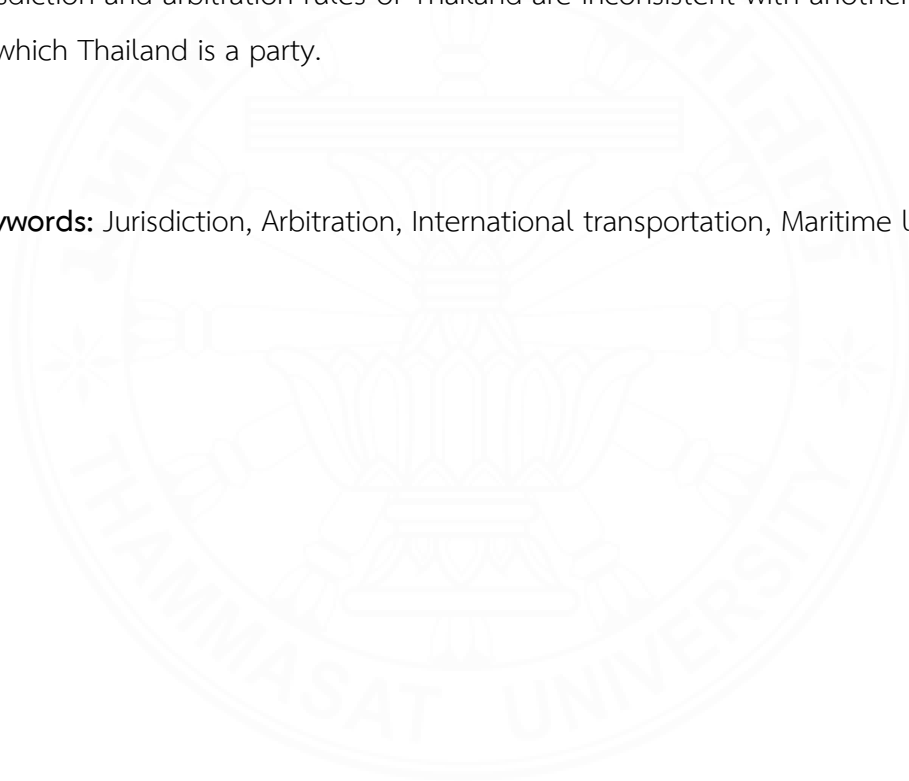
The objective of this thesis was to investigate rules on jurisdiction and arbitration in different forms of transport law and maritime laws in Thailand. When the jurisdiction criterion under Thai law on different modes of transport and jurisdiction under some maritime laws were considered, it appeared that some law contain provision specifically prescribing rules on jurisdiction and arbitration, while other issues lack such criteria. In addition, among groups of laws containing provisions that specifically define rules of jurisdiction and arbitration, differences exist in terms of the rules. This suggested unsystematic and inconsistent rules in the transport and maritime laws system of Thailand

To resolve this issue, this thesis focused on a comparative study of jurisdiction and arbitration rules in international conventions and agreements related to all aspects of each form of transport and maritime laws. A comparative analysis was made with Thai law to see whether in a group of international conventions or agreements for each mode of transport and maritime laws inconsistencies existed in jurisdiction and arbitration rules, such as those in the Thai legal system. The aim was to suggest whether it is appropriate to prescribe rules on jurisdiction and arbitration for the

transport law system in different forms and all Thai maritime laws, and if appropriate, should guidelines for every issue be the same.

Results were that international conventions or agreements relating to all aspects of each mode of transport or maritime laws did not contain identical provisions defining maritime jurisdiction and arbitration rules. In addition, some transport groups with more than one relevant convention have different provision. Consequently, it was unnecessary for Thailand to prescribe rules for all jurisdictions and arbitrations, nor to have uniformity of identical rules for every issue. This is because it may occur that jurisdiction and arbitration rules of Thailand are inconsistent with another convention to which Thailand is a party.

**Keywords:** Jurisdiction, Arbitration, International transportation, Maritime laws





## กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาจาก ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และเสียสละเวลาอันมีค่า เพื่อให้คำปรึกษาตลอดระยะเวลาในการจัดทำ การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ รวมทั้งให้คำแนะนำและเมตตา ผู้เขียนตลอดระยะเวลาที่ศึกษา ซึ่งหากขาดความช่วยเหลือจากท่านอาจารย์แล้ว การค้นคว้าอิสระ ฉบับนี้จะไม่สามารถสำเร็จลุล่วงได้ ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ พ.ต.อ. ดร.ชวลิต ชวลิตพงศ์พันธุ์ เป็นอย่างสูงที่กรุณาสละ เวลาให้เกียรติรับเป็นกรรมการ ทั้งยังให้ความเมตตาสละเวลาอันมีค่าในการตรวจและให้คำแนะนำต่อ ประเด็นที่ผู้เขียนมองข้ามไป เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้การค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดาและมารดา พี่ชาย พี่สาว และเพื่อนสาขา กุฎหมายการค้าระหว่างประเทศทุกคน ตลอดจนครอบครัวเหมือนพะวงศ์ทุกท่าน สำหรับการ สนับสนุนให้ผู้เขียนได้มีโอกาสศึกษาต่อในระดับปริญญาโท และให้ความช่วยเหลือตลอดจนให้กำลังใจ อย่างเสมอมา

นายสิริพงศ์ เหมือนพะวงศ์

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
1.3 สมมุติฐานของการศึกษา	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	5
1.5 วิธีการศึกษา	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา	6
บทที่ 2 ความทั่วไปและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ	8
2.1 แนวความคิดทั่วไปเกี่ยวกับการกำหนดเขตอำนาจศาล	8
2.1.1 ความหมายและขอบเขตของเขตอำนาจรัฐ	9
2.1.1.1 ความหมายของเขตอำนาจรัฐ	9
2.1.1.2 ขอบเขตของเขตอำนาจรัฐ	11
(1) ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักดินแดน	12
(2) ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักสัญชาติ	13
(3) ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักป้องกัน	14
(4) ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักสากล	14
(5) ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักสนธิสัญญา	15

2.1.2 ความหมายและขอบเขตของเขตอำนาจศาล	15
2.1.2.1 ความหมายของเขตอำนาจศาล	15
2.1.2.2 ขอบเขตของเขตอำนาจศาล	16
2.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเขตอำนาจรัฐและเขตอำนาจศาล	16
2.1.3.1 รัฐมีเขตอำนาจเหนือดินแดน	17
2.1.3.2 รัฐมีเขตอำนาจเหนือบุคคล	17
2.1.3.3 รัฐมีเขตอำนาจในการป้องกัน	17
2.1.3.4 รัฐมีเขตอำนาจเหนือความผิดสากล	18
2.1.4 หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการกำหนดเขตอำนาจศาล	18
2.1.4.1 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากที่ตั้งของ ทรัพย์สิน	19
2.1.4.2 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากสิทธิประโยชน์ เกี่ยวกับทรัพย์สิน	19
2.1.4.3 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากบุคคล	19
2.1.4.4 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากสถานที่ซึ่งมูลคดี เกิด	19
2.1.4.5 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยการขยายเขตอำนาจศาล	20
2.2 แนวความคิดทั่วไปเกี่ยวกับการอนุญาตตุลาการ	20
2.2.1 ความเป็นมาและความหมายของการอนุญาตตุลาการ	20
2.2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับอนุญาตตุลาการ	23
2.2.2.1 ทฤษฎีที่ถือว่าการชี้ขาดข้อพิพาทเป็นอำนาจของรัฐ	23
2.2.2.2 ทฤษฎีสัญญา	23
2.2.2.3 ทฤษฎีผสม	24
2.2.2.4 ทฤษฎีความเป็นเอกเทศ	24
บทที่ 3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาตตุลาการตามความตกลงหรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมาย พาณิชย์นาวี	25
3.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับ	25

การขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี	
3.1.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ	26
เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ	
3.1.1.1 การขนส่งของทางทะเล	26
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน	26
ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับ	
ใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924)	
(2) พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน	27
เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับ	
ใบตราส่ง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules 1968)	
(3) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล	27
ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)	
(4) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่ง	30
ของระหว่างประเทศโดยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมด	
หรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules)	
3.1.1.2 การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ	36
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนน	36
ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (CMR Convention)	
(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค	39
ลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ภาคผนวก 10	
3.1.1.3 การขนส่งของทางราง (อนุสัญญาระหว่างประเทศ	40
เกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980)	
3.1.1.4 การขนส่งของทางอากาศ	42
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน	42
ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน	
ทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929	
(Warsaw Convention)	
(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อ	44
การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999	
(Montreal Convention)	

3.1.1.5 การรับขนของทางแม่น้ำ (อนุสัญญาบูดาเปสต์ว่าด้วย การรับขนของทางน้ำภายในแผ่นดิน ค.ศ. 2000 (CMNI Convention))	47
3.1.1.6 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	47
(1) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (MT Convention)	48
(2) กฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC ว่าด้วยเอกสารการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1991	51
(3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ ค.ศ. 2005	52
3.1.1.7 การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ	55
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (CVR Convention)	55
(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ภาคผนวก 5	57
3.1.1.8 การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ	58
(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่ง อันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่ง คนโดยสารทางทะเล ค.ศ.1961	58
(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่ง อันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่ง สัมภาระของคนโดยสารทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ.1967	58
(3) อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสาร และสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974	60
3.1.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายพาณิชย์	61
3.1.2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกักเรือ	61
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952	62

(2) อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999	64
3.1.2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือ และบูริมสิทธิทางทะเล	66
(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบูริมสิทธิ ทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1926	66
(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบูริมสิทธิ ทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967	67
(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบูริมสิทธิทางทะเล และการจำนอง ค.ศ. 1993	67
3.1.2.3 กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหาย ทั่วไป (York-Antwerp Rules 2016)	67
3.1.2.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเล	68
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง กฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับการ ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1910	69
(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเล ค.ศ. 1989	69
3.1.2.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและ ค่าเสียหายจากเรือโดนกัน	69
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง กฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือโดน กัน ค.ศ. 1910	70
(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952	70
3.1.2.6 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดทาง แพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ	72

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969	73
(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุน ระหว่างประเทศเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจาก มลพิษจากน้ำมัน ค.ศ. 1992	74
3.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์	77
3.2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ	77
3.2.1.1 การขนส่งของทางทะเล	77
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับ ไบตราสัง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924)	77
(2) พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับ ไบตราสัง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules 1968)	77
(3) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)	78
(4) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่ง ของระหว่างประเทศโดยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมด หรือ บางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules)	79
3.2.1.2 การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ	82
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (CMR Convention)	82
(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10	83
3.2.1.3 การขนส่งของทางราง (อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับ การขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980)	83

3.2.1.4 การขนส่งของทางอากาศ	88
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง กฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (Warsaw Convention)	88
(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อ การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (Montreal Convention)	89
3.2.1.5 การรับขนของทางแม่น้ำ (อนุสัญญาบูดาเปสต์ว่าด้วย การรับขนของทางน้ำภายในแผ่นดิน ค.ศ. 2000 (CMNI Convention))	90
3.2.1.6 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	90
(1) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (MT Convention)	90
(2) กฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC ว่าด้วยเอกสารการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1991	92
(3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ ค.ศ. 2005	93
3.2.1.7 การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ	94
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (CVR Convention)	94
(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค แม่น้ำโขง (CBTA) ภาคผนวก 5	95
3.2.1.8 การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ	95
(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่ง อันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่ง คนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961	95
(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่ง อันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่ง สัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม	96



ค.ศ. 1967	
(3) อนุสัญญากรุงเฮกเอนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและ สัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ. 1974	97
3.2.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายพาณิชย์	97
3.2.2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกักเรือ	97
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952	97
(2) อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999	98
3.2.2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล	99
(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิ ทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1926	99
(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิ ทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967	99
(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเล และการจำนอง ค.ศ. 1993	100
3.2.2.3 กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหาย ทั่วไป (York-Antwerp Rules 2016)	100
3.2.2.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเล	100
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง กฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับการ ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1910	100
(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเล ค.ศ. 1989	100
3.2.2.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและ ค่าเสียหายจากเรือโดนกัน	101

	101
(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง กฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือเดินกัน ค.ศ. 1910	101
(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ในทางแพ่งในกรณีเรือเดินกัน ค.ศ. 1952	101
3.2.2.6 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการความรับผิดชอบทางแพ่ง ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ	102
(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969	102
(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุน ระหว่างประเทศเพื่อการชดเชยค่าเสียหายอันเกิด จากมลพิษจากน้ำมัน ค.ศ. 1992	102
บทที่ 4 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายขนส่ง รูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย	103
4.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย	103
4.1.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศไทย	103
4.1.1.1 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพระพุทธศักราช 2464	103
4.1.1.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534	105
4.1.1.3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556	105
4.1.1.4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558	108
4.1.1.5 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การขนส่งของทางแม่น้ำ)	111
4.1.1.6 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548	112

4.1.1.7 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557	114
4.1.1.8 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ)	116
4.1.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย	116
4.1.2.1 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534	117
4.1.2.2 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537	119
4.1.2.3 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547	120
4.1.2.4 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550	121
4.1.2.5 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548	121
4.1.2.6 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560	121
4.1.2.7 พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560	123
4.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย	126
4.2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศไทย	126
4.2.1.1 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช 2464	126
4.2.1.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534	126
4.2.1.3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556	127
4.2.1.4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558	127

4.2.1.5	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การขนส่งของทางแม่น้ำ)	128
4.2.1.6	พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548	128
4.2.1.7	พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนน ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557	130
4.2.1.8	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การรับขนคนโดยสาร ทางทะเลระหว่างประเทศ)	130
4.2.2	หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายพาณิชย์ ของประเทศไทย	130
4.2.2.1	พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534	130
4.2.2.2	พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537	131
4.2.2.3	พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจาก ภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547	131
4.2.2.4	พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550	131
4.2.2.5	พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548	131
4.2.2.6	พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหาย จากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560	131
4.2.2.7	พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่าง ประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน อันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560	131
4.3	วิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล และอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในการขนส่ง รูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีบางฉบับกับกฎหมายขน ส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในปัจจุบัน	132
4.3.1	เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในกฎหมายขนส่ง รูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี	132
4.3.1.1	เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในกฎหมาย ขนส่งรูปแบบต่าง ๆ	132
	(1) การขนส่งของทางทะเล	132

(2) การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ	133
(3) การขนส่งของทางราง	135
(4) การขนส่งของทางอากาศ	135
(5) การรับขนของทางแม่น้ำ	136
(6) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	136
(7) การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ	138
(8) การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ	139
4.3.1.2 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมาย พาณิชย์นาวี	140
(1) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการกักเรือ	140
(2) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทาง ทะเล	140
(3) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจาก ภัยอันตรายในการเดินเรือ	140
(4) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย	141
(5) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน	141
(6) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความ เสียหายจากมลพิษน้ำมัน	142
4.3.2 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่ง รูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี	144
4.3.2.1 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมาย ขนส่งรูปแบบต่าง ๆ	144
(1) การขนส่งของทางทะเล	144
(2) การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ	145
(3) การขนส่งของทางราง	145
(4) การขนส่งของทางอากาศ	146
(5) การรับขนของทางแม่น้ำ	147
(6) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	147
(7) การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ	148

	(18)
(8) การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ	149
4.3.2.2 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการตาม กฎหมายพาณิชย์นาวี	151
(1) หลักเกณฑ์อนุญาตตุลาการเกี่ยวกับการกักเรือ	151
(2) หลักเกณฑ์อนุญาตตุลาการเกี่ยวกับการจำนองเรือ และบุรีมสิทธิทางทะเล	151
(3) หลักเกณฑ์อนุญาตตุลาการเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหาย ทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ	152
(4) หลักเกณฑ์อนุญาตตุลาการเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัย	152
(5) หลักเกณฑ์อนุญาตตุลาการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่ง และค่าเสียหายจากเรือโดนกัน	152
(6) หลักเกณฑ์อนุญาตตุลาการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่ง ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน	153
4.4 ข้อดีและข้อเสียของการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาล และอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ	153
4.4.1 ข้อดีของการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาล และอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ	153
4.4.2 ข้อเสียของการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาล และอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ	154
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	155
5.1 บทสรุป	155
5.2 ข้อเสนอแนะ	160

บรรณานุกรม

162

ประวัติผู้เขียน

166



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในยุคที่โลกเป็นสังคมไร้พรมแดนเนื่องจากพัฒนาการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การติดต่อสื่อสารมีความสะดวกยิ่งขึ้น กิจกรรมการค้าขายซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทางเกิดขึ้นได้ง่าย เกิดการแลกเปลี่ยนปัจจัยพื้นฐานกันระหว่างกลุ่มสังคม นำมาสู่การประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ ซึ่งเมื่อสังคมมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น การประกอบธุรกิจก็ย่อมมีความซับซ้อนและมีรายละเอียดมากยิ่งขึ้นเช่นกัน และเมื่อเกิดการแลกเปลี่ยนปัจจัยพื้นฐานกันระหว่างกลุ่มสังคม การเคลื่อนย้ายสินค้าซึ่งอยู่ในความครอบครองของผู้ซื้อไปยังผู้ขายจึงเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจมาก โดยที่การขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปสู่อีกประเทศหนึ่งนั้นมักเกิดขึ้นจากความต้องการหรือข้อตกลงของคู่ค้า และเพื่อให้คู่ค้ามีความเข้าใจที่ตรงกันจึงมีการนำความเข้าใจต่าง ๆ เกี่ยวกับการซื้อขาย การขนส่ง การประกันภัย การชำระเงินของคู่ค้าที่ได้ตกลงกันมากำหนดไว้ในรูปแบบของข้อกำหนดในสัญญา โดยอาจจะกำหนดไว้ในฉบับเดียวกันกับสัญญาซื้อขาย หรืออาจกำหนดแยกเป็นสัญญาขนส่งอีกฉบับก็ได้

หากคู่สัญญามีความเข้าใจในเงื่อนไขของข้อสัญญาแตกต่างกัน หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ กรณีสามารถนำไปสู่การเกิดเป็นข้อพิพาทได้โดยง่าย ซึ่งข้อพิพาทถือเป็นอุปสรรคของการดำเนินธุรกิจประการหนึ่งอันจำเป็นต้องระงับโดยเร็วที่สุด<sup>1</sup> มิฉะนั้นอาจเป็นปัญหาและอุปสรรคในการประกอบธุรกิจได้ ดังนั้น เพื่อรักษาสีทธิของตน ฝ่ายที่ถูกโต้แย้งสิทธิก็อาจเลือกระงับข้อพิพาทโดยการนำคดีขึ้นสู่ศาลหรืออาจเลือกระงับข้อพิพาทผ่านการอนุญาโตตุลาการ ซึ่งจำต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่เกี่ยวข้อง

ดังนั้น เพื่อให้การประกอบธุรกิจเป็นไปอย่างราบรื่น การระงับข้อพิพาทจึงถือเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญมากต่อการประกอบธุรกิจ โดยเมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นแล้ว ฝ่ายที่ถูกโต้แย้งสิทธิจะเสนอข้อพิพาทต่อศาลใดหรือจะเริ่มกระบวนการระงับข้อพิพาทอย่างไรนั้นย่อมสามารถพิจารณาได้จากหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลหรืออนุญาโตตุลาการตามกฎหมาย

---

<sup>1</sup> เสาวนีย์ อัครวิจารณ์, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยวิธีการระงับข้อพิพาททางธุรกิจโดยการอนุญาโตตุลาการ, พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), น.1-3.



ที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทนั้น ๆ ซึ่งหากกฎหมายของประเทศใดมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่มีความเป็นเอกภาพ เป็นระบบและไม่ซับซ้อน ก็ย่อมส่งผลให้ผู้ใช้กฎหมายนั้น ๆ มีความเข้าใจในหลักเกณฑ์ทางกฎหมายและปฏิบัติได้ถูกต้องตามที่กฎหมายบัญญัติเพื่อรักษาสิทธิของตน

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายไทยที่ว่าด้วยการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และเขตอำนาจศาลตามกฎหมายพาณิชย์นาวีบางฉบับแล้วเกิดความไม่เป็นเอกภาพหรือไม่เป็นระบบ กล่าวคือ กฎหมายบางฉบับกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ บางฉบับไม่ได้กำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ แยกได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มกฎหมายที่กำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่
  - 1.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 (มาตรา 39)
  - 1.2 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 (มาตรา 33)
  - 1.3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (มาตรา 56/4)
  - 1.4 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (มาตรา 66)
  - 1.5 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 (มาตรา 28)
  - 1.6 พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (มาตรา 20)
  - 1.7 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 (มาตรา 20)
  - 1.8 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 (มาตรา 29)
  - 1.9 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 (มาตรา 22)
  - 1.10 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 (มาตรา 34)
2. กลุ่มกฎหมายที่มีได้กำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่
  - 2.1 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพระพุทธศักราช 2464
  - 2.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
  - 2.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

หากมีกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะก็สามารถพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลจากบทบัญญัตินั้นได้โดยตรง แต่หากไม่มีบทบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้เป็นการ

เฉพาะ เช่นนี้จะต้องพิจารณาจากบทบัญญัติกฎหมายทั่วไปที่ว่าด้วยเขตอำนาจศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งประกอบกับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ต่อไป

สำหรับส่วนของการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการก็เกิดความไม่เป็นระบบในลักษณะเดียวกัน กล่าวคือ กฎหมายบางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ในขณะที่บางฉบับมิได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ ซึ่งสามารถแบ่งได้ 2 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มกฎหมายที่กำหนดบทบัญญัติให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือเพื่อระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่

- 1.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 (มาตรา 41)
- 1.2 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 (มาตรา 34)
- 1.3 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (มาตรา 67)
- 1.4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (มาตรา 56/5)

2. กลุ่มกฎหมายที่มีได้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือเพื่อระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ไว้เป็นการเฉพาะ เช่น

- 2.1 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพระพุทธศักราช 2464
- 2.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
- 2.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- 2.4 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534
- 2.5 พระราชบัญญัติการจ้างนอเรือและบุรีมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537
- 2.6 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547
- 2.7 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550
- 2.8 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548
- 2.9 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560
- 2.10 พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

จากการแบ่งกลุ่มข้างต้นในระหว่างกฎหมายขนส่งด้วยกันหรือในระหว่างกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้น สามารถสรุปได้ว่า กฎหมายบางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ในขณะที่บางฉบับมิได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ แสดงให้เห็น

ถึงความไม่สอดคล้องในทิศทางเดียวกันของหลักเกณฑ์ว่าด้วยเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะในกลุ่มกฎหมายที่มีบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะแล้ว พบว่า มีความแตกต่างกันของหลักเกณฑ์ว่าด้วยเขตอำนาจศาล เช่น กฎหมายบางฉบับได้กำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงระงับศาลประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาได้ แต่หากมิได้มีการกำหนดไว้โจทก์ก็มีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้ ซึ่งเป็นไปได้ที่จะไม่ใช่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ<sup>2</sup> หรือกำหนดหลักเกณฑ์ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่มีมูลกรณีมาจากละเมิด กำหนดกระบวนการพิจารณาคดีให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่ ในขณะที่บางฉบับกำหนดไว้เพียงแต่ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาโดยตรงเท่านั้นมิได้กำหนดรายละเอียดอื่น ๆ ส่วนในกลุ่มกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะก็มีความแตกต่างของบทบัญญัติเช่นกัน กล่าวคือ กฎหมายบางฉบับกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ทั้งก่อนหรือหลังเกิดสิทธิเรียกร้อง กำหนดให้คู่กรณีมีสิทธิเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ กำหนดกฎหมายที่จะนำมาใช้ดำเนินกระบวนการพิจารณา ในขณะที่บางฉบับกำหนดเพียงแต่ให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้เท่านั้น สะท้อนให้เห็นถึงความไม่เป็นระบบและไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันของหลักเกณฑ์ในระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยอันอาจส่งผลกระทบต่อความเข้าใจและอาจสร้างความสับสนในการใช้บังคับได้ จึงมีประเด็นอันสมควรแก่การศึกษาว่า ควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้ในกฎหมายขนส่งทุกรูปแบบรวมทั้งกฎหมายพาณิชย์นาวีทุกฉบับเป็นการเฉพาะหรือไม่ เพื่อที่จะไม่ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ทั่วไปในเรื่องเขตอำนาจศาล โดยหากควรกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ในทุกฉบับเป็นการเฉพาะ มีประเด็นศึกษาต่อไปว่า ควรกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมือนกันทั้งหมดทุกฉบับหรือไม่ หรือควรกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ในรูปแบบใดจึงจะเป็นประโยชน์ต่อระบบการขนส่งและการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยมากที่สุด

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 65

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาและทำความเข้าใจถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวี

1.2.2 เพื่อศึกษาและทำความเข้าใจหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

1.2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์บทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ระหว่างกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และในระหว่างกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไข ปรับปรุง ต่อประเด็นที่ควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้ในกฎหมายขนส่งทุกรูปแบบ และกฎหมายพาณิชย์นาวีไว้ทุกฉบับเป็นการเฉพาะหรือไม่ และหากควรกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นการเฉพาะทุกฉบับ ควรกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมือนกันทั้งหมดทุกฉบับหรือไม่

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และในกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยบางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ในขณะที่บางฉบับมิได้กำหนดไว้ สะท้อนให้เห็นถึงความไม่เป็นระบบและไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน การค้นคว้าอิสระฉบับนี้จึงตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่า ควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และในกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในแต่ละฉบับเป็นการเฉพาะ และควรกำหนดให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งหมดทุกฉบับ

## 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ดำเนินการศึกษาในขอบเขตจำกัดเฉพาะบทบัญญัติที่เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในคดีขนส่งระหว่างประเทศตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

และกฎหมายพาณิชย์นาวีภาคเอกชนของประเทศไทย รวมทั้งศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล และอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีบางฉบับเท่านั้น ซึ่งการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ที่ทำการศึกษา ได้แก่ การขนส่งของทางทะเล การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ การขนส่งของทางราง การขนส่งของทางอากาศ การรับขนของทางแม่น้ำ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ ส่วนกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ทำการศึกษา ได้แก่ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ทั้งนี้ ศึกษากฎหมายทั้งฉบับที่มีการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะและที่มีได้กำหนดไว้เป็นการเฉพาะ

## 1.5 วิธีการศึกษา

การดำเนินการศึกษานี้อาศัยวิธีการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) ทั้งจากหนังสือ บทความ งานวิจัย บทบัญญัติกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ กฎหมายพาณิชย์นาวีภาคเอกชน อนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีบางฉบับ

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.6.1 ได้ทราบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในกฎหมายการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งที่กำหนดไว้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีบางฉบับของประเทศไทย ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาเห็นภาพรวมของระบบกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวี

1.6.2 ได้ทราบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาทราบถึงที่มาของกฎหมายบางฉบับของประเทศไทย

1.6.3 ได้ทราบถึงข้อดีและข้อเสียของการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้ในกฎหมายการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งในกฎหมายพาณิชย์นาวีทุกระดับเป็นการเฉพาะ และทราบถึงข้อดี ข้อเสียของการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้เหมือนกันทุกระดับ

1.6.4 เมื่อทำการศึกษาศาสามารถทำให้ผู้ศึกษาตอบคำถามการศึกษาได้ว่าควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้ในกฎหมายแต่ละฉบับเป็นการเฉพาะหรือไม่ และควรกำหนดให้เหมือนกันทั้งหมดทุกระดับหรือไม่

ทั้งนี้ การศึกษาเกี่ยวกับปัญหาเขตอำนาจศาลในคดีขนส่งระหว่างประเทศนี้ปรากฏวิทยานิพนธ์ที่ได้ทำการศึกษาไว้แล้ว วิทยานิพนธ์ฉบับดังกล่าว คือ “ปัญหาเขตอำนาจศาลในคดีขนส่งของระหว่างประเทศ” จัดทำโดยนายณัฐวิวัฒน์ สละสวัสดิ์ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2557 โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับดังกล่าวได้ทำการศึกษาในประเด็นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในคดีขนส่งระหว่างประเทศในการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้งที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศและที่กำหนดไว้ในกฎหมายไทย ทั้งฉบับที่มีผลใช้บังคับและในฉบับร่าง (หากมี) ซึ่งวิทยานิพนธ์ฉบับดังกล่าวมีประเด็นปัญหาว่า บทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยเขตอำนาจศาลในคดีขนส่งระหว่างประเทศของไทยยังมีความบกพร่องและไม่เหมาะสมบางประการเกี่ยวกับข้อพิพาทที่ศาลมีอำนาจพิพากษา สิทธิของโจทก์ในการเลือกฟ้อง การทำข้อตกลงเลือกศาล สิทธิของจำเลยในการโต้แย้งเขตอำนาจศาลโดยอาศัยเหตุที่การพิจารณาคดีในศาลนั้นเกิดความไม่สะดวก การดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำ การฟ้องซ้ำ การฟ้องซ้อน การยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ และผู้เชี่ยวชาญวิทยานิพนธ์ฉบับดังกล่าวได้เสนอให้มีบทบัญญัติในประเด็นที่เป็นปัญหาดังกล่าวข้างต้นเพื่อให้เกิดความชัดเจน ความแน่นอนในการดำเนินคดี และเพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศ และหากมีการแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลให้สอดคล้องในแนวทางเดียวกัน ก็จะเกิดความเป็นระบบและเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม วิทยานิพนธ์ฉบับดังกล่าวมิได้ทำการศึกษาถึงประเด็นปัญหาว่า ควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และในกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยไว้ในแต่ละฉบับเป็นการเฉพาะหรือไม่ และควรกำหนดให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งหมดทุกระดับหรือไม่

## บทที่ 2

### ความทั่วไปและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ จึงมีความจำเป็นต้องกล่าวถึงแนวคิดทั่วไปและความหมายของเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ ในส่วนของการกำหนดเขตอำนาจศาลนั้นถือเป็นการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐอย่างหนึ่งซึ่งอำนาจอธิปไตยนั้นถือเป็นหนึ่งในองค์ประกอบสำคัญของความเป็นรัฐ อย่างไรก็ตาม การใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐดังกล่าวก็ย่อมต้องถูกควบคุมหรือถูกจำกัด กล่าวคือ แม้ว่ารัฐจะสามารถใช้อำนาจอธิปไตยของตนในการกำหนดกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายได้ แต่การใช้อำนาจดังกล่าวต้องไม่กระทบต่ออำนาจอธิปไตยของรัฐอื่น นอกจากนี้ การใช้อำนาจรัฐจะต้องปรากฏว่ารัฐนั้นมีความเกี่ยวข้องกับบางประการต่อบุคคล ทรัพย์สินหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นด้วย รัฐไม่สามารถใช้อำนาจโดยไม่เคารพถึงสังคมระหว่างประเทศ มิฉะนั้นอาจนำไปสู่ความวุ่นวายหรืออาจส่งผลกระทบต่อการยอมรับในสังคมระหว่างประเทศได้ ดังนั้น รัฐใดจะกำหนดให้ศาลในอาณาเขตของรัฐตนมีเขตอำนาจเหนือข้อพิพาทใดก็ย่อมต้องถูกจำกัดหรือถูกควบคุมด้วยหลักเกณฑ์บางประการเช่นเดียวกัน จึงจำเป็นต้องศึกษาทำความเข้าใจเกี่ยวกับรัฐ ความหมายและขอบเขตของอำนาจรัฐ และความสัมพันธ์ระหว่างเขตอำนาจรัฐและเขตอำนาจศาล

สำหรับอนุญาโตตุลาการซึ่งถือเป็นหนึ่งในกลไกระงับข้อพิพาทนอกจากการระงับข้อพิพาททางศาลที่ได้รับการยอมรับมาอย่างยาวนาน ด้วยเหตุที่การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ทำการศึกษาถึงการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการด้วยจึงมีความจำเป็นต้องกล่าวถึงความเป็นมาและทฤษฎีเบื้องต้นของอนุญาโตตุลาการเพื่อประโยชน์ต่อการศึกษาในบทที่ 3 และที่ 4 ต่อไป

#### 2.1 แนวความคิดทั่วไปเกี่ยวกับการกำหนดเขตอำนาจศาล

เมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นจนนำไปสู่การเสนอข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล ผู้จะใช้สิทธิเรียกร้องจะต้องเสนอข้อพิพาทต่อศาลใด และศาลใดจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษานั้นจะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาล โดยผู้จะใช้สิทธิเรียกร้องจะต้องเสนอคำฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจ มิฉะนั้น ศาลดังกล่าวอาจไม่มีอำนาจในการดำเนินกระบวนการพิจารณาพิพากษาคดี และแม้ว่าจะดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลดังกล่าวจนมีคำพิพากษา คำพิพากษาดังกล่าวก็เป็นคำพิพากษาที่ไม่ชอบ ไม่มีผลผูกพันคู่ความอีกฝ่าย ดังนั้น หลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลจึงมีส่วนสำคัญในการเริ่มต้นกระบวนการดำเนินคดี การศึกษาเรื่องเขตอำนาจศาลจึงมีความจำเป็นต้องเข้าใจ



ความหมายของเขตอำนาจศาล ความหมายของเขตอำนาจรัฐ ความสัมพันธ์ระหว่างเขตอำนาจศาล และเขตอำนาจรัฐ เพื่อให้ทราบว่ารรัฐใช้หลักเกณฑ์ใดในการกำหนดให้ศาลในรัฐตนมีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาเหนือข้อพิพาทที่เกิดขึ้น

## 2.1.1 ความหมายและขอบเขตของเขตอำนาจรัฐ

### 2.1.1.1 ความหมายของเขตอำนาจรัฐ

กฎหมายระหว่างประเทศมิได้นิยามความหมายของ “เขตอำนาจรัฐ” (Jurisdiction of state) ไว้โดยตรง<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม มีนักวิชาการได้กล่าวถึงความหมายของคำว่า “เขตอำนาจรัฐ” ไว้หลายท่าน ดังนี้

ศ.ดร.จุมพต สายสุนทร ได้อธิบายว่า “เป็นที่เข้าใจกันว่าเขตอำนาจรัฐ (Jurisdiction of state) หมายถึง การใช้อำนาจของรัฐเหนือบุคคล ทรัพย์สินหรือเหตุการณ์ โดยอาศัยจุดเกาะเกี่ยวบางประการที่กฎหมายระหว่างประเทศรับรอง โดยการใช้อำนาจของรัฐนั้นอาจใช้โดยองค์กรฝ่ายนิติบัญญัติ หรือบริหาร หรือตุลาการ”<sup>2</sup>

รศ.ดร.ดวงเด่น นาคสีหราช ได้อธิบายว่า “เขตอำนาจรัฐ (Jurisdiction of state) หมายถึง ขอบเขตทางกฎหมายที่รัฐจะมีสิทธิในการกำหนดและบังคับใช้กฎหมายภายในของตนเกี่ยวกับกฎเกณฑ์แห่งสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบเพื่อควบคุมการประพฤติปฏิบัติเหนือดินแดนของตนเหนือบุคคลที่อยู่ในดินแดนของตนทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล ทรัพย์สิน หรือเหตุการณ์ใด ๆ รวมถึงการกระทำหรือกิจกรรมซึ่งดำเนินการโดยรัฐหรือเอกชนที่อยู่ในดินแดนของรัฐนั้น เว้นแต่บุคคลหรือสถานที่นั้นจะได้รับความคุ้มกันจากเขตอำนาจรัฐ”<sup>3</sup>

เขตอำนาจรัฐ (Jurisdiction of state) หมายถึง ความสามารถของรัฐในการปกครองบุคคลและทรัพย์สินโดยใช้กฎหมายภายใน เช่น ความสามารถในการบัญญัติกฎหมาย ความสามารถในการพิจารณาคดีและความสามารถในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายภายในดินแดนของตน เว้นแต่บุคคลหรือวัตถุที่นั้นได้รับความคุ้มกันจากเขตอำนาจรัฐ<sup>4</sup>

<sup>1</sup> จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 15, (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2563), น.250.

<sup>2</sup> เพ็งอ้าง, น.250.

<sup>3</sup> ดวงเด่น นาคสีหราช, หลักกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน, 2562), น.192.

<sup>4</sup> เพ็งอ้าง, น.192.



ศ.ดร.จันตรี สิ้นสุภฤกษ์ อธิบายว่า “เขตอำนาจรัฐ (State Jurisdiction) เป็นส่วนหนึ่งของอำนาจอธิปไตยที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กล่าวคือ อำนาจรัฐเป็นอำนาจในการออกกฎหมายภายในเพื่อบังคับใช้กับบุคคล ทรัพย์สิน หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ซึ่งเรียกว่า “เขตอำนาจในทางนิติบัญญัติ” เป็นอำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายที่ออก เรียกว่า “เขตอำนาจบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย” โดยกลไกในทางบริหาร แต่อำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายนั้นจำกัดอยู่ภายในอาณาเขตดินแดนรัฐของตนเท่านั้น เว้นแต่จะมีความตกลงให้รัฐอื่นสามารถใช้อำนาจดังกล่าวในรัฐของตนได้ และเขตอำนาจรัฐเป็นอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมาย เรียกว่า เขตอำนาจในทางศาล”<sup>5</sup>

รศ.ดร.อภิญา เลื่อนฉวี อธิบายว่า “เขตอำนาจรัฐ (State Jurisdiction) คือ การที่รัฐอธิปไตยสามารถใช้อำนาจรัฐภายในของเขตที่กฎหมายระหว่างประเทศกำหนด กล่าวคือ รัฐสามารถใช้อำนาจเหนือบุคคล ทรัพย์สิน หรือเหตุการณ์ โดยอาศัยจุดเกาะเกี่ยวบางประการที่กฎหมายระหว่างประเทศรับรองโดยไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลนั้นจะมีสัญชาติใด หรือทรัพย์สินนั้นจะเป็นของผู้ใด เว้นแต่จะมีกฎหมายระหว่างประเทศกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งรัฐอาจใช้อำนาจในการบัญญัติกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายผ่านฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหาร หรือฝ่ายตุลาการ”<sup>6</sup>

เขตอำนาจรัฐ (State Jurisdiction) สามารถแบ่งตามลักษณะการใช้งานได้ 3 ลักษณะ คือ 1. Jurisdiction to Prescribe หรือ อำนาจในการตรากฎหมาย 2. Jurisdiction to Adjudicate หรือ อำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี และ 3. Jurisdiction to Enforce หรือ อำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายในทางอื่นที่มีใช้อำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี<sup>7</sup>

จึงสรุปได้ว่า เขตอำนาจรัฐ (State Jurisdiction) หมายถึง ความสามารถในการใช้อำนาจในการออกกฎหมายหรือบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายเหนือบุคคล ทรัพย์สินหรือ

<sup>5</sup> จันตรี สิ้นสุภฤกษ์, กฎหมายระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2562), น.125-126.

<sup>6</sup> อภิญา เลื่อนฉวี, กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2562), น.72.

<sup>7</sup> กิตติวัฒน์ จันท์แจ่มใส, “เขตอำนาจศาลคดีแพ่งและพาณิชย์ในไซเบอร์สเปซ: ศึกษาในเชิงกฎหมายเปรียบเทียบ,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น.10.

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยการใช้อำนาจรัฐนั้นสามารถกระทำการผ่านองค์กรของรัฐ 3 องค์กร ได้แก่ องค์กรนิติบัญญัติ องค์กรบริหารและตุลาการ

### 2.1.1.2 ขอบเขตของเขตอำนาจรัฐ

ตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้นว่า กฎหมายระหว่างประเทศมิได้นิยามความหมายของเขตอำนาจรัฐ (Jurisdiction of state) ไว้โดยตรง ส่งผลให้ไม่อาจทราบความหมายของคำว่าเขตอำนาจรัฐได้อย่างชัดเจนอันจะทำให้สามารถเข้าใจถึงขอบเขตของเขตอำนาจรัฐได้ และแม้ว่ารัฐจะมีอำนาจอธิปไตยอันจะสามารถใช้อำนาจดังกล่าวผ่านการกำหนดกฎหมาย บังคับใช้กฎหมาย หรือพิจารณาพิพากษาคดีได้ แต่การใช้อำนาจรัฐนั้นจะต้องกระทำภายในขอบเขตของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย<sup>8</sup>

การใช้อำนาจรัฐนั้นมีได้จำกัดอยู่เฉพาะภายในดินแดนหรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินที่ถือสัญชาติรัฐเท่านั้น แต่รัฐยังสามารถใช้อำนาจเหนือความผิดสากล หรือใช้อำนาจเพื่อป้องกันการกระทำความผิดร้ายแรงและเป็นภัยต่อความมั่นคง และใช้อำนาจโดยอาศัยหลักสนธิสัญญาได้อีกด้วย อย่างไรก็ตาม การใช้อำนาจของรัฐนั้นจะต้องปรากฏว่ารัฐดังกล่าวมีจุดเกาะเกี่ยวหรือความเกี่ยวข้องบางประการต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และจุดเกาะเกี่ยวหรือความเกี่ยวข้องดังกล่าวนั้นได้รับการยอมรับในกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลให้รัฐสามารถใช้อำนาจผ่านการออกและบังคับใช้กฎหมายเหนือบุคคล ทรัพย์สิน หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ในอาณาเขตดินแดนรัฐตนได้ สามารถใช้อำนาจเหนือบุคคลหรือทรัพย์สินที่มีสัญชาติรัฐตนได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลหรือทรัพย์สินดังกล่าวจะอยู่ ณ ที่ใด หรือกรณีที่มีเหตุการณ์บางอย่างซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของรัฐเกิดขึ้น รัฐนั้นก็สามารถใช้อำนาจรัฐเหนือเหตุการณ์ดังกล่าวได้เช่นกันแม้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวนั้นจะมีได้เกิดภายในอาณาเขตดินแดนของรัฐตน หรือกรณีที่มีการกระทำความผิดซึ่งมีลักษณะเป็นความผิดสากลอันกฎหมายระหว่างประเทศรับรองว่าเป็นความผิดที่ทุกรัฐมีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดดังกล่าวได้ รัฐก็สามารถใช้อำนาจเหนือการกระทำความผิดดังกล่าวได้เช่นกัน นอกจากนี้ หากรัฐใดยินยอมให้อีกรัฐหนึ่งสามารถมีหรือใช้อำนาจเหนือรัฐของตนได้ รัฐนั้นก็จะสามารถใช้อำนาจรัฐนอกดินแดนอาณาเขตของรัฐตนได้อีกด้วย<sup>9</sup>

จึงสรุปได้ว่า รัฐสามารถใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยมูลกรณีจากหลักต่าง ๆ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ 5 หลักเกณฑ์ดังนี้

<sup>8</sup> จันตรี สิ้นศุภฤกษ์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 5*, น.127.

<sup>9</sup> จุมพต สายสุนทร, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.250-251.

- (1) ทฤษฎีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักดินแดน
- (2) ทฤษฎีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักสัญชาติ
- (3) ทฤษฎีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักป้องกัน
- (4) ทฤษฎีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักสากล
- (5) ทฤษฎีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักสนธิสัญญา

### (1) ทฤษฎีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักดินแดน (Territorial Principle)

ทฤษฎีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักดินแดน คือ ทฤษฎีที่อธิบายว่ารัฐมีเขตอำนาจในการใช้อำนาจอธิปไตยผ่านการออกกฎหมายหรือบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายเหนือบุคคล ทรัพย์สิน หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเหนือพื้นที่ซึ่งรัฐมีอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตย<sup>10</sup> หรืออาจกล่าวได้ว่า เป็นการใช้อำนาจโดยอ้างอิงถึงสถานที่ที่กระทำคามผิด<sup>11</sup>

พื้นที่ซึ่งรัฐมีอำนาจอธิปไตย ได้แก่ พื้นที่ซึ่งเป็นดินแดนของรัฐทั้งส่วนที่เป็นพื้นดิน น่านน้ำภายในและพื้นที่ทางทะเล เช่น ทะเลอาณาเขต และการใช้อำนาจอธิปไตยโดยอาศัยหลักดินแดนยังรวมถึงการใช้อำนาจอธิปไตยเหนือห้วงอากาศเหนือส่วนที่เป็นพื้นดินและห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขตซึ่งเป็นส่วนที่รัฐมีอำนาจอธิปไตยด้วย

นอกจากนี้ รัฐยังสามารถใช้อำนาจภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศเหนือพื้นที่ซึ่งรัฐไม่มีอำนาจอธิปไตยที่อยู่ถัดจากทะเลอาณาเขต ได้แก่ 1.เขตต่อเนื่องซึ่งรัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับศุลกากรของตน โดยหากมีการฝ่าฝืน รัฐชายฝั่งก็สามารถลงโทษการกระทำที่ฝ่าฝืนนั้นได้ รวมทั้งมีอำนาจในการคุ้มครองวัตถุโบราณหรือวัตถุทางประวัติศาสตร์<sup>12</sup>, 2.เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเป็นบริเวณที่รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยแต่เพียงผู้เดียวในการสำรวจ หรือแสวงประโยชน์ อนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติเมื่อรัฐชายฝั่งนั้นได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และรัฐชายฝั่งยังมีเขตอำนาจเหนือกิจกรรมหรือการกระทำบางประการในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่น การสร้างและการใช้เกาะเทียม การวิจัยทางวิทยาศาสตร์<sup>13</sup> และ 3.ไหล่ทวีป ซึ่ง

<sup>10</sup> จันตรี สิ้นสุภฤกษ์, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 5*, น.129.

<sup>11</sup> Maria Gavouneli, Functional Jurisdiction in the Law of the Sea, (Netherland : Brill Academic Publishers, Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007), p.6.

<sup>12</sup> จุมพต สายสุนทร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 1*, น.367.

<sup>13</sup> *เพิ่งอ้าง*, น.376-379.

เป็นบริเวณที่รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรเช่นเดียวกัน แต่ในกรณีของไหลทวิป รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยโดยไม่ต้องประกาศเข้ายึดถือเช่นกรณีสิทธิอธิปไตยในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ<sup>14</sup>

## (2) ทฤษฎีการใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสัญชาติ (Nationality Principle)

ทฤษฎีการใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสัญชาติ เป็นทฤษฎีที่อธิบายว่ารัฐสามารถใช้อำนาจอรัฐเหนือบุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลที่ถือสัญชาติของรัฐนั้นได้ ไม่ว่าบุคคลหรือทรัพย์สินดังกล่าวจะอยู่ ณ ที่ใด จะเห็นได้ว่าตามทฤษฎีนี้ สิ่งที่เป็นจุดเกาะเกี่ยวให้รัฐสามารถใช้อำนาจอได้ คือ “สัญชาติ” (Nationality) ซึ่งสัญชาติถือเป็นความเชื่อมโยงระหว่างรัฐกับคนชาติเป็นหนึ่งในการเชื่อมโยงทางกฎหมายที่เก่าแก่ที่สุด<sup>15</sup> โดยแต่ละรัฐมีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขการได้สัญชาติของรัฐตนได้โดยออกเป็นกฎหมายภายใน ทั้งนี้ หลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขดังกล่าวจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศด้วยซึ่งจะต้องไม่ก้าวล่วงเขตอำนาจอของรัฐอื่น<sup>16</sup>

แม้ว่ารัฐจะสามารถใช้เขตอำนาจอในการออกกฎหมายเพื่อควบคุมการกระทำของบุคคลหรือทรัพย์สินที่ถือสัญชาติของรัฐได้ไม่ว่าบุคคลหรือทรัพย์สินนั้นจะอยู่ ณ ที่ใด ตลอดจนกรณีที่บุคคลหรือทรัพย์สินนั้นได้กระทำความผิดในรัฐอื่น อย่างไรก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติก็ไม่สามารถใช้เขตอำนาจอในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายหากผู้กระทำความผิดกฎหมายของรัฐนั้นอยู่ในอาณาเขตดินแดนรัฐอื่น เนื่องจากหากมีการใช้เขตอำนาจอในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายในอาณาเขตดินแดนของรัฐอื่นอาจเป็นการละเมิดอำนาจออธิปไตยของรัฐอื่น กรณีนี้รัฐเจ้าของสัญชาติจะสามารถใช้เขตอำนาจอในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายได้เมื่อผู้กระทำความผิดกลับเข้ามาอยู่ในอาณาเขตดินแดนของรัฐตน หรือกรณีที่ได้มีการทำสนธิสัญญาส่งผู้ร้ายข้ามแดนกับรัฐซึ่งผู้กระทำความผิดอยู่ จึงสรุปได้ว่า การใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสัญชาตินั้นจะต้องแยกระหว่างการใช้เขตอำนาจอในการออกกฎหมายบังคับบุคคลหรือทรัพย์สินที่ถือสัญชาติตนและการใช้เขตอำนาจอในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย<sup>17</sup>

<sup>14</sup> เท็งอ้าง, น.399.

<sup>15</sup> Maria Gavouneli, *supra note 11*, p.13.

<sup>16</sup> จุมพต สายสุนทร, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.266-267, และโปรดตุ จันตรี สินศุภฤกษ์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 5*, น.133.

<sup>17</sup> ดวงเด่น นาคสีหราช, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 3*, น.196.

นอกจากนี้ ปราบกฏทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักผู้ถูกระทำ (Passive Personality Principle) ที่อาศัย “สัญชาติ” เป็นจุดเกาะเกี่ยวให้รัฐสามารถใช้อำนาจได้ เช่นเดียวกับทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักสัญชาติ แต่ทฤษฎีทั้งสองมีความแตกต่างกันที่ ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักผู้ถูกระทำนั้น รัฐที่ผู้เสียหายถือสัญชาติจะมีเขตอำนาจเหนือ ผู้กระทำความผิดซึ่งถือสัญชาติของรัฐอื่นได้แม้ว่าการกระทำความผิดจะมิได้เกิดในอาณาเขตดินแดน รัฐตน จึงสรุปได้ว่า ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักผู้ถูกระทำจะพิจารณาสัญชาติของผู้ถูกระทำ ในขณะที่ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักสัญชาติจะพิจารณาสัญชาติของผู้กระทำ<sup>18</sup>

### (3) ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักป้องกัน (Protective Principle)

รัฐซึ่งมีอำนาจอธิปไตยสามารถบังคับใช้กฎหมายของตนเหนือการกระทำ ความผิดภายในอาณาเขตดินแดนของรัฐนั้นได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้กระทำความผิดนั้นจะถือสัญชาติ ของรัฐใด ซึ่งเป็นการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักดินแดนตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น นอกจากนี้ กฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดให้รัฐสามารถบังคับใช้กฎหมายเหนือการกระทำความผิดบาง ประเภทได้แม้ว่าความผิดดังกล่าวนั้นจะมีได้กระทำภายในอาณาเขตดินแดนของรัฐก็ตาม โดยหากการ กระทำความผิดดังกล่าวมีลักษณะที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของรัฐและแม้ว่าผู้กระทำความผิด จะมีได้ถือสัญชาติของรัฐตนก็ตาม หลักการดังกล่าวนี้เป็นไปตามทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลัก ป้องกัน ซึ่งให้ออกาสรัฐสามารถใช้อำนาจรัฐเพื่อป้องกันความเสียหายหรือป้องกันผลประโยชน์ของรัฐ ได้<sup>19</sup>

### (4) ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักสากล (Universality Principle)

นอกจากรัฐสามารถใช้อำนาจเหนือการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นนอกอาณา เขตดินแดนของตนหากเป็นการกระทำที่อาจส่งผลร้ายต่อรัฐตามหลักทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐโดยอาศัย หลักป้องกันได้แล้ว กฎหมายระหว่างประเทศยังกำหนดให้ทุกรัฐมีเขตอำนาจเหนือการกระทำ ความผิดบางประการที่มีลักษณะเป็นภัยต่อความสงบสุขของสังคมระหว่างประเทศ ซึ่งความผิด ดังกล่าวนั้นเป็นความผิดที่มีความร้ายแรงถึงขนาดที่ได้รับการยอมรับให้ทุกรัฐมีเขตอำนาจเหนือการ กระทำความผิดดังกล่าว ความผิดดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นความผิดสากลที่ทุกรัฐสามารถมีเขตอำนาจ

<sup>18</sup> เฝิงอ้วง, น.198.

<sup>19</sup> จุมพต สายสุนทร, อ้วงแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น.293-295.

แม้ว่าการกระทำความผิดจะมีได้เกิดขึ้นในอาณาเขตดินแดนของรัฐตน ไม่ว่าจะผู้กระทำความผิดจะถือสัญชาติรัฐใดก็ตาม และแม้ว่าผู้ได้รับความเสียหายจะมีใช่บุคคลที่ถือสัญชาติของรัฐนั้นก็ตาม เช่น การกระทำอันเป็นโจรสลัด ซึ่งถือเป็นความผิดที่ทุกรัฐสามารถมีเขตอำนาจ ซึ่งการใช้อำนาจอันนั้นเรียกว่า “เขตอำนาจสากล” ตามทฤษฎีการอำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสากล<sup>20</sup>

จะเห็นได้ว่า การใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสากลนี้มีความคล้ายคลึงกับการใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักป้องกัน แต่ทั้งสองทฤษฎีก็มีความแตกต่างกันที่การใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสากลนั้นจะพิจารณาลักษณะของความผิดซึ่งต้องเป็นความผิดที่ลักษณะเป็นภัยต่อความสงบสุขของสังคมระหว่างประเทศ แต่การใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักป้องกันนี้จะพิจารณาว่าการกระทำความผิดดังกล่าวนั้นส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของรัฐหรือไม่<sup>21</sup>

#### (5) ทฤษฎีการใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสนธิสัญญา (Treaty Principle)

รัฐสามารถใช้อำนาจในอาณาเขตดินแดนของรัฐอื่นโดยอาศัยมูลฐานจากทฤษฎีต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้ รัฐหนึ่งก็ยังสามารถที่จะใช้เขตอำนาจในการออกกฎหมายและใช้เขตอำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายของตนในอาณาเขตดินแดนของรัฐอื่นได้หากปรากฏว่ารัฐดังกล่าวได้มีความตกลงกันให้สามารถกระทำได้ซึ่งมักปรากฏในรูปของสนธิสัญญา ทฤษฎีดังกล่าวเรียกว่า “ทฤษฎีการใช้อำนาจอรัฐโดยอาศัยหลักสนธิสัญญา”<sup>22</sup>

### 2.1.2 ความหมายและขอบเขตของเขตอำนาจศาล

#### 2.1.2.1 ความหมายของเขตอำนาจศาล

คำว่า “เขตอำนาจศาล หรือ Jurisdiction” ใน Black’s law dictionary ได้แบ่งความหมายออกเป็น 4 นัย ได้แก่

1. อำนาจของรัฐบาลในการใช้อำนาจเหนือบุคคลและสิ่งต่าง ๆ ภายในอาณาเขตดินแดนของรัฐตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจของรัฐในการสร้างผลประโยชน์ที่จะได้รับการยอมรับภายใต้หลักกฎหมายทั่วไปว่าใช้ได้ของรัฐอื่น ๆ
2. อำนาจของศาลในการพิพากษาคดี
3. พื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่สามารถใช้อำนาจทางปกครองหรือตุลาการได้
4. พื้นที่ซึ่งหน่วยงานทางปกครองหรือกระบวนการยุติธรรมภายในพื้นที่ดังกล่าว

<sup>20</sup> เพิ่งอ้าง, น.295-302, และโปรดดู จันตรี สินศุภฤกษ์, อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 5, น.149.

<sup>21</sup> ดวงเด่น นาคสีหราช, อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 3, น.197.

<sup>22</sup> จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 1, น.302.



จึงสรุปได้ว่า Black's law dictionary ได้อธิบายความหมายของเขตอำนาจศาลนั้นเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับอำนาจและพื้นที่

รศ.ดร.อภิญา เลื่อนฉวี ได้อธิบายว่า “เขตอำนาจศาล (Court Jurisdiction) หมายถึง พื้นที่หรือท้องที่ที่ศาลมีอำนาจพิจารณาคดีและอำนาจของศาลตามชั้น การฟ้องคดีต้องฟ้องต่อศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีในอาณาบริเวณนั้นหรือตามชั้นของศาล นอกจากนี้ยังหมายความรวมถึงอำนาจในการพิจารณาคดีโดยพิจารณาจากเนื้อหาสาระของคดีว่าศาลมีอำนาจที่จะรับฟ้องคดีนั้นหรือไม่เพียงใด”

### 2.1.2.2 ขอบเขตของเขตอำนาจศาล

การพิจารณาขอบเขตของเขตอำนาจศาลนั้นจะต้องพิจารณาจากกฎหมายภายในของรัฐที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลนั้นถือเป็นการแสดงออกซึ่งการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐอย่างหนึ่งอันจะต้องคำนึงถึงขอบเขตของเขตอำนาจรัฐ โดยแม้ว่ารัฐจะสามารถใช้อำนาจรัฐเหนือบุคคล ทรัพย์สิน และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในดินแดนของรัฐได้แต่รัฐก็ไม่สามารถกำหนดเขตอำนาจศาลให้เกินขอบเขตของเขตอำนาจรัฐของตนที่มีได้<sup>23</sup> ซึ่งหากรัฐกำหนดเขตอำนาจศาลเกินกว่าเขตอำนาจรัฐของตนที่มีหรือกำหนดให้ศาลของรัฐตนมีเขตอำนาจโดยไม่มีจุดเกาะเกี่ยวใด ๆ ก็อาจส่งผลให้เกิดความวุ่นวายได้ จึงสรุปได้ว่า ขอบเขตของการใช้อำนาจรัฐนั้นสามารถทำให้ทราบถึงขอบเขตของเขตอำนาจศาล

### 2.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเขตอำนาจรัฐและเขตอำนาจศาล

รัฐสามารถใช้อำนาจของตนผ่านองค์กรต่าง ๆ ของรัฐ ได้แก่ องค์กรฝ่ายนิติบัญญัติในการออกกฎหมาย หรือองค์กรฝ่ายบริหารในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย หรือผ่านองค์กรตุลาการในการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในรัฐ<sup>24</sup> จะเห็นได้ว่า เขตอำนาจรัฐนั้นมีความหมายกว้างกว่าเขตอำนาจทางตุลาการ (Judicial Jurisdiction)<sup>25</sup> ซึ่งหลักเกณฑ์สำคัญในการกำหนดเขตอำนาจศาลนั้นมีหลายประการ โดยรัฐอาจจะกำหนดให้ศาลของตนมีเขตอำนาจเหนือข้อพิพาทโดยพิจารณาภูมิลำเนาของจำเลย หรือพิจารณาที่ตั้งของทรัพย์สิน หรือพิจารณาสถานที่ซึ่ง

<sup>23</sup> พิษานัน กอนันตชัย, “ปัญหาการตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในคดีแพ่ง,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557), น.22.

<sup>24</sup> ชุมพร ปัจจุบันนท์, “ข้อคิดบางประการเกี่ยวกับการขัดกันแห่งเขตอำนาจศาลของประเทศไทยในทัศนะของกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล,” วารสารกฎหมายจุฬา, เล่มที่ 1, ปีที่ 17, น.41 (มกราคม 2540).

<sup>25</sup> จุมพต สายสุนทร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น.250.

มูลคดีเกิด ซึ่งเมื่อเขตอำนาจศาลนั้นมีความสัมพันธ์กับเขตอำนาจรัฐ ดังนั้น การกำหนดเขตอำนาจศาลนั้นต้องพิจารณาจากเขตอำนาจรัฐ ซึ่งรัฐนั้นมีเขตอำนาจเหนือดินแดน มีเขตอำนาจเหนือบุคคล มีเขตอำนาจในการป้องกัน และมีเขตอำนาจเหนือความผิดสากล

### 2.1.3.1 รัฐมีเขตอำนาจเหนือดินแดน

รัฐมีเขตอำนาจเหนือบุคคล ทรัพย์สิน หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเหนือดินแดน สามารถใช้อำนาจในการออกกฎหมายและบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายในดินแดนของตนเองได้ หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นในดินแดนของรัฐ รัฐก็สามารถใช้อำนาจรัฐผ่านองค์กรตุลาการเพื่อบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายโดยการพิพากษาคดีดังกล่าวได้ จึงสรุปได้ว่า หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นในดินแดนของรัฐ ศาลในรัฐนั้นจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาเหนือข้อพิพาทที่เกิดขึ้น โดยโจทก์สามารถเสนอคำฟ้องต่อศาลในดินแดนของรัฐได้<sup>26</sup>

### 2.1.3.2 รัฐมีเขตอำนาจเหนือบุคคล

รัฐสามารถใช้เขตอำนาจของตนเหนือบุคคลหรือทรัพย์สินที่มีสัญชาติของรัฐตนได้ และเมื่อเขตอำนาจศาลนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของเขตอำนาจรัฐ ดังนั้น บุคคลหรือทรัพย์สินที่มีสัญชาติของรัฐก็ต้องอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลของรัฐด้วย<sup>27</sup>

### 2.1.3.3 รัฐมีเขตอำนาจในการป้องกัน

ตามที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า รัฐสามารถใช้อำนาจรัฐต่อการกระทำความผิดที่อาจส่งผลต่อความมั่นคงของรัฐได้ แม้ว่าผู้กระทำความผิดมิได้อยู่ภายในอาณาเขตดินแดนของรัฐ รัฐก็มีเขตอำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายของตนโดยการนำตัวผู้กระทำความผิดมาเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาลในรัฐตน ซึ่งหากผู้กระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตดินแดนของรัฐ รัฐก็สามารถใช้อำนาจรัฐโดยอาศัยหลักดินแดนเพื่อบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายได้ แต่หากผู้กระทำความผิดอยู่ในอาณาเขตดินแดนของรัฐอื่น จะต้องปรากฏว่าผู้กระทำความผิดนั้นได้เข้ามาอยู่ในอาณาเขตดินแดนของรัฐ รัฐจึงสามารถใช้เขตอำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายได้ ไม่สามารถบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายเหนือดินแดนของรัฐอื่นได้ และเมื่อผู้กระทำความผิดได้อยู่ภายในอาณาเขตดินแดนของรัฐ บุคคลดังกล่าวก็ต้องอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลเช่นกัน<sup>28</sup>

<sup>26</sup> อภิญา เลื่อนฉวี, *อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 6*, น.100.

<sup>27</sup> *เพ็งอ้าง*.

<sup>28</sup> *เพ็งอ้าง*, น.100-101.



### 2.1.3.4 รัฐมีเขตอำนาจเหนือความผิดสากล

กฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดให้รัฐมีเขตอำนาจเหนือการกระทำ ความผิดสากลซึ่งเป็นความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความสงบสุขของสังคมระหว่างประเทศ เช่นนี้ หากมีการกระทำความผิดดังกล่าวเกิดขึ้น ไม่ว่าจะได้กระทำในรัฐใดหรือผู้ถูกระทำมิใช่บุคคลหรือทรัพย์สิน ที่มีสัญชาติของรัฐตน ทุกรัฐก็สามารถบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายได้ ศาลในรัฐก็จะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าวด้วย<sup>29</sup>

จึงสรุปได้ว่า การใช้อำนาจรัฐนั้นอาจใช้ผ่านองค์กรของรัฐอันได้แก่ องค์กรฝ่ายนิติบัญญัติซึ่งเป็นการใช้อำนาจรัฐในการออกกฎหมาย หรือองค์กรฝ่ายบริหารซึ่งเป็นการใช้อำนาจรัฐในการบังคับใช้กฎหมาย หรือผ่านองค์กรตุลาการซึ่งเป็นการใช้อำนาจรัฐในการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในรัฐ เช่นนี้ จะเห็นได้ว่าเขตอำนาจศาลนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเขตอำนาจรัฐ ดังนั้นเขตอำนาจรัฐจึงมีความสัมพันธ์กับเขตอำนาจศาล การพิจารณาขอบเขตของเขตอำนาจศาลนั้นจึงสามารถพิจารณาได้จากขอบเขตของเขตอำนาจรัฐซึ่งจะต้องสอดคล้องกันและจะกว้างไปกว่าขอบเขตของเขตอำนาจรัฐมิได้ และหากอำนาจรัฐถูกจำกัดก็จะเป็นการจำกัดอำนาจศาลด้วย ซึ่งหากเข้าใจถึงความหมายและขอบเขตของการใช้อำนาจรัฐจะสามารถทำให้เข้าใจความเกี่ยวข้องระหว่างเขตอำนาจรัฐและเขตอำนาจศาลมากยิ่งขึ้น

### 2.1.4 หลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการกำหนดเขตอำนาจศาล

โดยทั่วไปการที่รัฐจะกำหนดเขตอำนาจให้ศาลในรัฐของตนมีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกิดขึ้นนั้น รัฐจะอาศัยจุดเกาะเกี่ยวบางประการที่กฎหมายระหว่างประเทศรับรอง ซึ่งจุดเกาะเกี่ยวนั้นจะมีความสัมพันธ์กับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเพื่อที่จะสร้างอำนาจในการพิจารณาพิพากษาให้แก่ศาลในรัฐ จุดเกาะเกี่ยวดังกล่าวนี้อาจพิจารณาได้จากที่ตั้งของทรัพย์สินซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อพิพาท หรือพิจารณาจากบุคคล หรือพิจารณาจากต้นเหตุอันเป็นที่มาแห่งการโต้แย้งสิทธิอันทำให้เกิดอำนาจในการเสนอคดี หรืออาจพิจารณาได้จากสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวกับทรัพย์สิน หรือการกำหนดเขตอำนาจศาลนั้นอาจเกิดจากการขยายอำนาจของศาลด้วยเหตุผลบางประการ<sup>30</sup> ซึ่งหลักการกำหนดเขตอำนาจศาลสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

<sup>29</sup> เฝิงอ้วง, น.101.

<sup>30</sup> อภิรติ ประเสริฐฤทธิ, “เขตอำนาจศาลเหนือคดีเรือโดนกันในทางแพ่งและทางอาญา,” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.57-58.

#### 2.1.4.1 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากที่ตั้งของทรัพย์สิน

การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากที่ตั้งของทรัพย์สินนั้นเป็นหลักเกณฑ์ที่ถือเอาสถานที่อันทรัพย์สินนั้นตั้งอยู่เป็นจุดเกาะเกี่ยวเพื่อให้ศาลของรัฐนั้นมีเขตอำนาจในการพิจารณาเหนือข้อพิพาทดังกล่าวเพื่อประโยชน์บางประการ เช่น เนื่องจากทรัพย์สินดังกล่าวนั้นอาจเป็นทรัพย์สินซึ่งเป็นวัตถุแห่งหนี้ หรือเป็นทรัพย์สินที่มีความเกี่ยวข้องกับข้อพิพาท หรือเป็นทรัพย์สินที่อาจถูกบังคับคดีได้ โดยอาจกำหนดให้โจทก์สามารถเสนอข้อพิพาทต่อศาลที่ทรัพย์สินนั้นตั้งอยู่

#### 2.1.4.2 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับทรัพย์สิน

การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับทรัพย์สินจะพิจารณาจากประโยชน์ที่บุคคลนั้นได้จากทรัพย์สินมาเป็นมูลฐานในการกำหนดเขตอำนาจศาล

#### 2.1.4.3 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากบุคคล

การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากบุคคลนี้อาศัยบุคคลเพื่อกำหนดให้ศาลของรัฐมีเขตอำนาจ โดยอาจพิจารณาจากภูมิลำเนา หรือสัญชาติของบุคคลซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับข้อพิพาท ซึ่งจะเห็นได้ว่าหากรัฐอาศัยภูมิลำเนา หรือสัญชาติของบุคคลมากำหนดเขตอำนาจศาลนั้นก็เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดี เช่น กำหนดให้สามารถเสนอคำฟ้องต่อศาลซึ่งจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล ทำให้เกิดความสะดวกต่อจำเลยในการเข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีและเป็นประโยชน์ต่อการบังคับคดีเมื่อมีคำพิพากษา<sup>31</sup>

#### 2.1.4.4 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากสถานที่ซึ่งมูลคดีเกิด

นอกจากรัฐจะกำหนดให้สามารถเสนอคำฟ้องต่อศาลซึ่งจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลเพื่อประโยชน์บางประการได้แล้ว ในบางกรณีจำเลยอาจมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐ หรือจำเลยมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล จึงมีการกำหนดให้โจทก์สามารถเลือกฟ้องต่อศาลโดยสามารถพิจารณาจากสถานที่ซึ่งมูลคดีเกิดเพื่อเป็นมูลฐานให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือข้อพิพาทนั้นได้<sup>32</sup>

“มูลคดี” หมายถึง ต้นเหตุอันเป็นที่มาแห่งการโต้แย้งสิทธิอันทำให้โจทก์มีอำนาจฟ้อง ดังนั้น การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยพิจารณาจากสถานที่ซึ่งมูลคดีเกิดนั้นเป็นประโยชน์ต่อโจทก์ที่จะเลือกเสนอคำฟ้องต่อศาลซึ่งเป็นอุปสรรคต่อฝ่ายตนน้อยที่สุด และอาจเป็นประโยชน์ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาเนื่องจากสถานที่ซึ่งมูลคดีเกิดนั้นมักมีความเกี่ยวข้องกับบาง

<sup>31</sup> เฟ็งอ้วง, น.60.

<sup>32</sup> เฟ็งอ้วง, น.61.

ประการกับข้อพิพาท เช่น สถานที่ซึ่งมูลคดีเกิดนั้นอาจเป็นสถานที่ทำการของโจทก์ ก็จะทำให้เกิดความสะดวกในการเสนอคำฟ้อง

#### 2.1.4.5 การกำหนดเขตอำนาจศาลโดยการขยายเขตอำนาจศาล

บางกรณีจำเลยอาจไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลทำให้รัฐไม่อาจอาศัยมูลฐานใดเพื่อให้ศาลของรัฐตนมีเขตอำนาจเหนือข้อพิพาทนั้นได้ โดยเมื่อโจทก์ได้เสนอคำฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งซึ่งมิใช่สถานที่ซึ่งจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล มิใช่สถานที่ซึ่งมูลคดีเกิด มิใช่สถานที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของทรัพย์สินแล้ว แต่ได้มีการจัดส่งหมายเรียกและสำเนาคำฟ้องต่อจำเลย เมื่อจำเลยได้รับหมายเรียกและสำเนาคำฟ้องโดยชอบแล้ว ศาลดังกล่าวนั้นจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีได้ กรณีดังกล่าวนี้ถือเป็นการขยายเขตอำนาจศาล<sup>33</sup>

## 2.2 แนวความคิดทั่วไปเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการ

### 2.2.1 ความเป็นมาและความหมายของการอนุญาโตตุลาการ

เมื่อมนุษย์อาศัยอยู่ร่วมกันเป็นสังคม การติดต่อสื่อสารมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เกิดการแลกเปลี่ยนปัจจัยพื้นฐานกันระหว่างกลุ่มสังคม นำมาสู่การประกอบธุรกิจ และเมื่อสังคมมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น การประกอบธุรกิจก็ย่อมมีความซับซ้อนและมีรายละเอียดมากยิ่งขึ้นเช่นกัน ส่งผลให้อาจเกิดความไม่เข้าใจอันเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น ซึ่งข้อพิพาทถือเป็นหนึ่งในอุปสรรคของการประกอบธุรกิจอันเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขหรือระงับโดยเร็วที่สุด<sup>34</sup> โดยในช่วงแรกขณะที่ยังไม่มีการจัดระเบียบสังคมเช่นในปัจจุบัน เมื่อมีข้อพิพาทที่คู่กรณีไม่สามารถเจรจาตกลงกันได้ คู่กรณีจะตกลงให้บุคคลซึ่งเป็นที่ยอมรับนับถือของทั้งสองฝ่ายมาเป็นผู้ชี้ขาดข้อพิพาทที่เกิดขึ้น<sup>35</sup>

ต่อมาเมื่อมีการจัดระเบียบสังคมและมีการจัดตั้งองค์กรต่าง ๆ เมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้น โดยทั่วไปผู้ที่ถูกโต้แย้งสิทธิมักเลือกที่จะนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการทางศาล เนื่องจากการระงับข้อพิพาทโดยการนำคดีขึ้นสู่ศาลนั้นเป็นรูปแบบการระงับข้อพิพาทที่มีมาตรฐาน ความเป็นกลาง มีการกำหนดวิธีพิจารณาไว้อย่างชัดเจน แต่เมื่อสังคมมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง การระงับ

<sup>33</sup> เฟิงอ้วง, น.61.

<sup>34</sup> เสาวนีย์ อัสวโรจน์, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยวิธีการระงับข้อพิพาททางธุรกิจโดยการอนุญาโตตุลาการ, พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), น.1-3.

<sup>35</sup> เฟิงอ้วง, น.18.

ข้อพิพาทรูปแบบเดิมอาจไม่สามารถตอบสนองความต้องการของสังคมได้ เนื่องจากการระงับข้อพิพาทโดยกระบวนการทางศาลนั้นเป็นรูปแบบที่มีความเคร่งครัด ชับซ้อน ยุ่งยาก ใช้ระยะเวลาเนิ่นนาน มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง ไม่สามารถรักษาความลับของคู่ความได้ และขาดบุคคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของข้อพิพาท จึงมีความพยายามที่จะหาวิธีการระงับข้อพิพาทช่องทางอื่นเพิ่มเติมที่มีความยืดหยุ่น ไม่ซับซ้อน ไม่ใช้ระยะเวลาเนิ่นนาน สามารถรักษาความลับได้ และบุคคลากรมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อให้คู่กรณีสามารถบรรลุข้อตกลงร่วมกันโดยไม่ใช้การระงับข้อพิพาทโดยกระบวนการทางศาลอันเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ที่ถูกโต้แย้งสิทธิ และเพื่อตอบสนองความต้องการของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป การระงับข้อพิพาทดังกล่าวเรียกว่า “การระงับข้อพิพาททางเลือก”

การระงับข้อพิพาททางเลือกสามารถแบ่งออกได้ 3 ประการ ได้แก่ การเจรจาต่อรอง (negotiation) การไกล่เกลี่ยหรือการประนอมข้อพิพาท (mediation or conciliation) และอนุญาโตตุลาการ (arbitration) ซึ่งการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการนั้นถือเป็นรูปแบบการระงับข้อพิพาทที่ได้รับความนิยมและได้การยอมรับในวงกว้างที่สุด<sup>36</sup> เป็นรูปแบบที่ได้รับการยอมรับเป็นเวลายาวนาน เป็นรูปแบบการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นก่อนการระงับข้อพิพาทโดยการนำคดีขึ้นสู่ศาล<sup>37</sup> เนื่องจากในอดีตเมื่อมีการโต้แย้งกัน คู่กรณีมักทำการเจรจาเพื่อหาบุคคลที่ได้รับการเคารพนับถือและได้รับการยอมรับมาทำหน้าที่ชี้ขาดข้อพิพาท ซึ่งในช่วงแรกนั้นอาจจะไม่เป็นทางการอย่างในปัจจุบัน ซึ่งการระงับข้อพิพาทดังกล่าวมีข้อดีหลายประการทำให้เป็นรูปแบบการระงับข้อพิพาทที่ได้รับความนิยมในทางธุรกิจ เนื่องจากเป็นวิธีการระงับข้อพิพาทที่ไม่เคร่งครัด เปิดโอกาสให้คู่กรณีเสนอพยานหลักฐานได้อย่างเท่าเทียมกัน มีค่าใช้จ่ายไม่สูงเกินไปหากคู่กรณีสามารถตกลงตั้งอนุญาโตตุลาการกันได้โดยไม่ใช้บริการของสถาบันอนุญาโตตุลาการ สามารถรักษาชื่อเสียงของคู่พิพาทและรักษาความลับทางธุรกิจได้เนื่องจากเป็นวิธีการระงับข้อพิพาทที่ไม่จำเป็นต้องพิจารณาโดยเปิดเผย สามารถรักษาความสัมพันธ์ระหว่างคู่พิพาทได้ดีเนื่องจากคู่กรณีสามารถตกลงกันเพื่อหาข้อยุติอย่างยืดหยุ่น เป็นการระงับข้อพิพาทที่คู่กรณีสามารถตกลงเลือกอนุญาโตตุลาการที่มีความ

<sup>36</sup> อรัชมน พิเชฐวรกุล, “การระงับข้อพิพาททางเลือก,” สืบค้นเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2563, จาก <https://www.bangkokbiznews.com /blog/detail/647312>.

<sup>37</sup> สุรียรัตน์ ประจวบปัจจนึก, “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในสัญญาทางปกครอง,” (ดุชนิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558), น.105-106.

เชี่ยวชาญเกี่ยวกับประเด็นพิพาท อีกทั้งยังสามารถลดข้อพิพาทที่จะขึ้นสู่ศาลได้<sup>38</sup> นอกจากนี้ การระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการถือเป็นกระบวนการพิจารณาชี้ขาดที่มีส่วนในการเสริมสร้างการบริหารจัดการในระบอบประชาธิปไตย<sup>39</sup>

สำหรับความหมายของอนุญาโตตุลาการนั้น Black's law dictionary ได้อธิบายว่า “อนุญาโตตุลาการ คือ กระบวนการระงับข้อพิพาทซึ่งคู่พิพาทเลือกบุคคลฝ่ายที่สามารถอย่างน้อยหนึ่งคนมาเป็นคนกลางในการทำหน้าที่ตัดสินข้อพิพาท และผลของการตัดสินนั้นจะมีผลผูกพันคู่กรณี โดยที่คู่กรณีอาจตกลงเลือกบุคคลที่สามารถร่วมกันโดยตรง หรืออาจตกลงให้องค์กรอนุญาโตตุลาการหนึ่งเป็นผู้เลือกบุคคลฝ่ายที่สามที่จะมาทำหน้าที่แทน บุคคลดังกล่าวเรียกว่า อนุญาโตตุลาการ”

นอกจากนี้ ศ.ดร.เสาวนีย์ อัครโรจน์ ได้ให้ความหมายของอนุญาโตตุลาการไว้ว่า “อนุญาโตตุลาการ เป็นการระงับข้อพิพาททางแพ่งที่คู่กรณีตกลงกันเสนอข้อพิพาทของตนที่เกิดขึ้นแล้วหรือที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้บุคคลภายนอกซึ่งเรียกว่า “อนุญาโตตุลาการ” ให้ทำการพิจารณาชี้ขาดตามพยานหลักฐานที่ปรากฏในการพิจารณาและคู่กรณีผูกพันที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการที่เกิดขึ้นจากการระงับข้อพิพาท”<sup>40</sup>

อนุญาโตตุลาการเป็นกระบวนการที่บุคคลที่สามทำหน้าที่ชี้ขาดข้อพิพาท โดยบุคคลดังกล่าวอาจได้รับการแต่งตั้งโดยคู่กรณีของข้อพิพาท ซึ่งอาจแต่งตั้งเพียงคนเดียว หรือหลายคนเป็นกลุ่มบุคคลให้จัดตั้งคณะอนุญาโตตุลาการ ส่วนใหญ่อนุญาโตตุลาการมักเป็นจำนวนคี่ โดยอาจมีสามคนหรือห้าคน ในขณะที่แนวปฏิบัติที่พบมากที่สุดคือคณะอนุญาโตตุลาการที่มีสมาชิกสามคน โดยคู่สัญญาแต่ละฝ่ายในข้อพิพาทมีสิทธิที่จะแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนใดคนหนึ่ง ในสามคนหรือสองในห้าคนของอนุญาโตตุลาการแล้วแต่กรณี และอนุญาโตตุลาการคนที่สามหรือคนที่ห้ามักจะได้รับการแต่งตั้งเป็นประธาน โดยปกติจะได้รับการแต่งตั้งโดยการตัดสินใจร่วมกันของฝ่ายต่าง ๆ ในข้อพิพาท หรือได้รับการแต่งตั้งจากอนุญาโตตุลาการคู่กรณีทั้งสองฝ่ายแต่งตั้ง ในกรณีที่เกิดความยุ่งยากในการ

<sup>38</sup> เสาวนีย์ อัครโรจน์, *อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 34*, น.13.

<sup>39</sup> Georgios I. Zekos, *International Commercial and Marine Arbitration*, (New York : Routledge-Cavendish, 2008 ), p.24.

<sup>40</sup> เสาวนีย์ อัครโรจน์, *อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 34*, น.9.

แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามหรือคนที่ห้า ฝ่ายที่ได้แย้งอาจให้รัฐที่สามหรือบุคคลที่มีชื่อเสียง แต่งตั้งได้<sup>41</sup>

## 2.2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ

### 2.2.2.1 ทฤษฎีที่ถือว่าการชี้ขาดข้อพิพาทเป็นอำนาจของรัฐ (The Jurisdictional Theory)

ทฤษฎีที่ถือว่าการชี้ขาดข้อพิพาทเป็นอำนาจของรัฐ (The Jurisdictional Theory) เป็นทฤษฎีที่มองว่าอำนาจในการควบคุมกิจการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในรัฐนั้นเป็นของรัฐ ซึ่งหมายความรวมถึงอำนาจในการชี้ขาดข้อพิพาทด้วย<sup>42</sup> และมองว่าการระงับข้อพิพาทโดยปกตินั้นเป็นเรื่องเกี่ยวกับอำนาจรัฐซึ่งจะต้องกระทำโดยรัฐผ่านองค์กรศาลเท่านั้น ข้อพิพาทใดจะสามารถระงับโดยรูปแบบการอนุญาโตตุลาการได้หรือไม่นั้นจะต้องพิจารณาจากกฎหมายของรัฐนั้น ๆ ว่ากำหนดให้สิทธิคู่กรณีสามารถตกลงกันเพื่อเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาชี้ขาดได้หรือไม่ กล่าวคือจะต้องมีกฎหมายกำหนดให้อำนาจคู่กรณีสามารถตกลงกันให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ ทฤษฎีนี้มองว่าอำนาจในการพิจารณาชี้ขาดข้อพิพาทของอนุญาโตตุลาการนั้นได้รับมอบจากรัฐมิได้เกิดจากการที่คู่กรณีตกลงยอมให้อนุญาโตตุลาการมีอำนาจเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การดำเนินการอนุญาโตตุลาการจึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐซึ่งเป็นสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ<sup>43</sup>

### 2.2.2.2 ทฤษฎีสัญญา (The Contractual Theory)

ทฤษฎีสัญญา (The Contractual Theory) เป็นทฤษฎีที่มองว่าการระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการอนุญาโตตุลาการนั้นเกิดจากการที่คู่สัญญาสมัครใจตกลงกันให้มีการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ โดยในข้อตกลงดังกล่าวนั้นสามารถกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ของการอนุญาโตตุลาการได้ และคู่กรณีมีหน้าที่ต้องผูกพันต่อคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเนื่องจากคำชี้ขาดดังกล่าวเป็นผลมาจากข้อตกลงของตน และแม้ว่าการบังคับตามคำชี้ขาดของ

<sup>41</sup> Chittharanjan F. Amerasinghep, *Jurisdiction of International Tribunals*, (The Hague : Kluwer Law International, 2003), p.22-23.

<sup>42</sup> รัชชัย สุวรรณพานิช, *คำอธิบายพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545*, (กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2557), น.16.

<sup>43</sup> *เพ็งอ้าง*, น.33-34.

อนุญาโตตุลาการจะดำเนินการผ่านองค์กรศาล แต่ศาลก็บังคับตามคำชี้ขาดดังกล่าวในฐานะเป็นผลจากการตกลงของคู่กรณี<sup>44</sup>

### 2.2.2.3 ทฤษฎีผสม (The Mixed Theory or Hybrid Theory)

ทฤษฎีผสม (The Mixed Theory or Hybrid Theory) เป็นทฤษฎีที่มองว่าทฤษฎีที่ถือว่าการชี้ขาดข้อพิพาทเป็นอำนาจของรัฐ (The Jurisdictional Theory) และทฤษฎีสัญญา (The Contractual Theory) ข้างต้นนั้นยังมีส่วนที่ไม่ถูกต้อง จึงได้ผสมผสานแนวคิดระหว่างทั้งสองทฤษฎีดังกล่าว โดยเห็นว่า การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการนั้นเกิดการตกลงกันของคู่กรณีอันเกิดจากสัญญา อย่างไรก็ตาม การบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการนั้นยังคงต้องกระทำโดยรัฐผ่านองค์กรศาลและอยู่ภายใต้กฎหมายแห่งรัฐ<sup>45</sup>

### 2.2.2.4 ทฤษฎีความเป็นเอกเทศ (The Autonomous Theory)

ทฤษฎีความเป็นเอกเทศ (The Autonomous Theory) เป็นทฤษฎีที่มองว่าการอนุญาโตตุลาการมีลักษณะเป็นเอกเทศ สืบเนื่องจากการอนุญาโตตุลาการเป็นวิธีการระงับข้อพิพาทที่สามารถตอบสนองความต้องการทางธุรกิจด้วยเหตุที่เป็นวิธีการที่มีความสะดวก เมื่อมีข้อพิพาททางธุรกิจเกิดขึ้นก็มักนิยมระงับข้อพิพาทดังกล่าวโดยการอนุญาโตตุลาการ และการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการนั้นเป็นรูปแบบการระงับข้อพิพาทที่มีอยู่ก่อนกฎหมายเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ ส่วนรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการก็เป็นผลมาจากวัตถุประสงค์ในการใช้ออนุญาโตตุลาการในการระงับข้อพิพาทในทางธุรกิจมิได้เกี่ยวข้องกับอำนาจรัฐหรือสัญญา<sup>46</sup>

<sup>44</sup> สุพัฒน์ ชัยวรมุขกุล, “การขัดกันแห่งกฎหมายสารบัญญัติในกระบวนการอนุญาโตตุลาการทางพาณิชย์ระหว่างประเทศ : ศึกษาเฉพาะกรณีสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น.13-14.

<sup>45</sup> เพิ่งอ้าง, น.16.

<sup>46</sup> เสาวนีย์ อัสวโรจน์, อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่ 34*, น.36-37.



### บทที่ 3

## หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการตามความตกลงหรืออนุสัญญา ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี

ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นการเฉพาะหลายฉบับ ในส่วนกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เช่น กฎหมายรับขนของทางทะเล กฎหมายรับขนของทางอากาศ กฎหมายรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น และในส่วนของกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือ กฎหมายเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล กฎหมายเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ กฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล กฎหมายเกี่ยวกับเรือโดนกัน และกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน เป็นต้น กฎหมายดังกล่าวนี้ล้วนแล้วแต่ได้รับอิทธิพลจากความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ทั้งโดยการเข้าเป็นภาคีของความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศเรื่องนั้น ๆ หรือโดยการนำหลักการที่ปรากฏในความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องนั้น ๆ มาเป็นต้นแบบในการยกร่าง ดังนั้น การศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการตามที่ปรากฏในกฎหมายไทยว่าสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ทุกฉบับหรือไม่ และสมควรกำหนดให้เหมือนกันหรือไม่นั้นมีความจำเป็นต้องศึกษาหลักเกณฑ์ดังกล่าวที่ปรากฏในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีซึ่งเป็นแม่แบบของกฎหมายไทยด้วย

### 3.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ได้ศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ จำนวน 8 รูปแบบการขนส่ง ได้แก่ การขนส่งของทางทะเล การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ การขนส่งของทางราง การขนส่งของทางอากาศ การรับขนของทางแม่น้ำ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งแต่ละรูปแบบได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ดังต่อไปนี้



### 3.1.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

#### 3.1.1.1 การขนส่งของทางทะเล

องค์การระหว่างประเทศพยายามจัดทำร่างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลด้วยวัตถุประสงค์เพื่อให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวมีหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่งเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และเพื่อลดอุปสรรคในทางการค้าอันสืบเนื่องมาจากความแตกต่างระหว่างกฎเกณฑ์ของกฎหมาย แต่จนถึงปัจจุบันกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลก็ยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในตอนต้นได้ โดยในปัจจุบันมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล 3 ฉบับ<sup>1</sup> ได้แก่ (1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924) ซึ่งต่อมาอนุสัญญาฉบับนี้ถูกแก้ไข 2 ครั้งโดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules 1968) และพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1979 (Hague-Visby Rules 1979), (2) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules) และ (3) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules)

อนุสัญญาทั้งสามฉบับดังกล่าวข้างต้นล้วนเป็นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลที่ยังคงมีอิทธิพลจนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ในอนุสัญญาแต่ละฉบับก็มีทั้งส่วนที่เหมือนหรือสอดคล้องกันและส่วนที่แตกต่างกัน ซึ่งหากพิจารณาเนื้อหาของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

#### (1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924)

อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924) นั้นมิได้กำหนดบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

<sup>1</sup> ไพทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายรับขนของทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขปรับปรุง (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2560), น.23-24.

**(2) พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules 1968)**

เมื่อพิจารณาพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules 1968) แล้ว ปรากฏว่าพิธีสารแก้ไขอนุสัญญานี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะถูกฟ้องจากมูลเหตุสัญญาหรือจากการกระทำละเมิด ซึ่งการกำหนดไว้ในลักษณะดังกล่าวสามารถกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า พิธีสารแก้ไขอนุสัญญานี้กำหนดรับรองให้สามารถฟ้องเรียกร้องได้ทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิด<sup>2</sup> นอกจากนี้ ยังกำหนดให้กรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้ได้เช่นกันแม้ว่าคดีดังกล่าวจะมีมูลจากการกระทำละเมิด<sup>3</sup>

**(3) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)**

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะดังนี้

1. กำหนดหลักเกณฑ์รับรองให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาข้อพิพาททั้งที่มีมูลกรณีจากสัญญาและละเมิดในบทบัญญัติมาตรา 7 วรรคหนึ่ง<sup>4</sup> เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน Hague-Visby Rules 1968

<sup>2</sup> Hague-Visby Rules, 1968 article IV bis

“ 1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.”

<sup>3</sup> Hague-Visby Rules, 1968 article IV bis

“ 2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.”

<sup>4</sup> Hamburg Rules, article 7 Application to non-contractual claims

2. อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมไปจากที่กำหนดไว้ใน Hague-Visby Rules 1968 โดยกำหนดให้โจทก์สามารถเลือกฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ หรือในกรณีที่ไม่มีสำนักงานใหญ่สามารถเลือกฟ้องต่อศาลซึ่งจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งสถานที่ทำสัญญา รับขน โดยมีเงื่อนไขว่า จำเลยต้องมีสำนักงาน สำนักงานสาขา หรือตัวแทนซึ่งได้ทำสัญญาแทน หรือต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ทำเรือที่ทำการบรรทุกของลงเรือ หรือที่ได้มีการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือต่อศาลที่คู่สัญญากำหนดไว้ในสัญญา รับขนของทางทะเล หรือต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือหรือที่ตั้งของสถานที่ใด ๆ ในรัฐภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้ซึ่งเป็นสถานที่ซึ่งเรือลำที่ชนของหรือเรือลำอื่นซึ่งเป็นเจ้าของคนเดียวกันได้ถูกกักไว้ตามกฎหมายที่ใช้บังคับของรัฐนั้นและตามกฎหมายระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในกรณีนี้หากจำเลยได้ยื่นคำร้องขอโอนคดี ผู้มีสิทธิเรียกร้องต้องโอนคดีไปยังศาลที่มีเขตอำนาจตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น แต่ก่อนที่จะโอนคดี จำเลยจะต้องวางหลักประกันตามสมควรเพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามคำพิพากษา นอกจากนี้ ยังสามารถตกลงเลือกศาลภายหลังที่สิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นแล้วได้<sup>5</sup>

---

“1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.”

<sup>5</sup> Hamburg Rules, article 21 Jurisdiction

“1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

3. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามดำเนินการซ้ำ โดยกำหนดว่า ในกรณีที่มีการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลซึ่งเป็นศาลที่มีอำนาจ หรือเมื่อศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว การดำเนินการใด ๆ ขึ้นใหม่ระหว่างคู่ความเดียวกันด้วยมูลเหตุอย่างเดียวกันจะกระทำมิได้ เว้นแต่คำพิพากษาของศาลซึ่งได้ทำการพิจารณาในครั้งแรกนั้นไม่สามารถบังคับใช้ได้ในประเทศที่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาใหม่ในภายหลัง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อบังคับคดีตามคำพิพากษาและการโอนคดีไปยังศาลอื่นซึ่งอยู่ในประเทศเดียวกันหรืออยู่ในอีกประเทศหนึ่งกรณีที่มีการกักเรือ ไม่ถือว่าเป็นการฟ้องคดีใหม่<sup>6</sup> กล่าวคือ หากเป็นกรณีดังกล่าวสามารถที่จะกระทำได้ ไม่ต้องห้ามตามมาตรา 4

---

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this *article*. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.”

<sup>6</sup> Hamburg Rules, article 21 Jurisdiction

**(4) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules)**

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 หรือ Rotterdam Rules นั้นปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ดังต่อไปนี้

1. กำหนดหลักเกณฑ์ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาข้อพิพาทที่มีมูลกรณีจากละเมิดได้ในบทบัญญัติมาตรา 4<sup>7</sup> เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน Hague-Visby Rules 1968 และ Hamburg Rules 1978

---

“ 4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) For the purpose of this article, the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) For the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.”

<sup>7</sup> Rotterdam Rules, article 4 Applicability of defences and limits of liability

“ 1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

(a) The carrier or a maritime performing party;

2. กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาไว้ในบทบัญญัติมาตรา 66 มาตรา 68 โดยแยกพิจารณาบุคคลที่ถูกฟ้องร้อง ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี<sup>8</sup> ได้แก่ กรณีที่ผู้ขนส่งถูกฟ้องร้อง และกรณีที่ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลถูกฟ้องร้อง

**กรณีแรก** ศาลซึ่งมีเขตอำนาจกรณีที่ผู้ขนส่งถูกฟ้องร้อง

บทบัญญัติมาตรา 66 กำหนดว่า โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลในประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือศาลในประเทศซึ่งเป็นสถานที่รับมอบของตามที่ระบุตกลงไว้ในสัญญารับขน หรือต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นสถานที่ส่งมอบของตามที่ระบุตกลงไว้ในสัญญารับขน หรือต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่ได้บรรทุกของลงเรือเป็นครั้งแรกหรือท่าเรือที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือในครั้งท้ายสุด<sup>9</sup> ทั้งนี้ หากปรากฏว่าคู่สัญญาได้มีข้อตกลงเลือกศาลไว้ซึ่งระบุไว้ในสัญญารับขน โจทก์ไม่สามารถที่จะเลือกฟ้องผู้ขนส่งต่อศาลดังที่กล่าวไว้ข้างต้นได้

(b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship;  
or

(c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.”

<sup>8</sup> ไพทชิต เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เจริงอรรถ ที่ 1*, น.81-82.

<sup>9</sup> Rotterdam Rules article 66 Jurisdiction

Actions against the carrier

“ Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

(a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (i) The domicile of the carrier ;
- (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage ;
- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

สำหรับกรณีที่คู่สัญญาได้มีข้อตกลงเลือกศาลไว้โดยระบุไว้ในสัญญาฉบับรับขนส่งซึ่งข้อตกลงดังกล่าวจะต้องระบุไว้ใน Volume contract<sup>10</sup> และข้อตกลงเช่นว่านั้นจะมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาของ Volume contract เท่านั้น นอกจากนี้ จะต้องระบุชื่อ ที่อยู่ของคู่สัญญา ศาลของรัฐซึ่งเป็นภาคี หรือระบุศาลใดศาลหนึ่งหรือหลายศาลของรัฐซึ่งเป็นภาคีอีกด้วย<sup>11</sup>

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or

(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.”

<sup>10</sup> Volume contract คือ สัญญาขนส่งที่ได้กำหนดปริมาณของของที่จะทำการขนส่งโดยทำการขนส่งหลายเที่ยวในช่วงระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ โดยข้อกำหนดเกี่ยวกับปริมาณดังกล่าวนั้นอาจกำหนดเป็นปริมาณขั้นต่ำ ปริมาณสูงสุด หรือปริมาณที่แน่นอนก็ได้”

Rotterdam Rules, article 1

“2. Volume contract means a contract of carriage that provide for the carriage of a specified quantity of good in series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a range.”

<sup>11</sup> Rotterdam Rules, article 67 Choice of court agreements

“ 1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.”

อย่างไรก็ตาม สัญญาดังกล่าวอาจมีผลผูกพันบุคคลภายนอกซึ่งมิใช่คู่สัญญา Volume contract ได้ หากศาลตามที่ได้กำหนดใน Volume contract เป็นศาลที่อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกและได้มีการระบุข้อตกลงดังกล่าวในเอกสารการขนส่งหรือเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์และบุคคลภายนอกซึ่งมิใช่คู่สัญญาข้อตกลงเลือกศาลนั้นได้รับแจ้งเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลภายในระยะเวลาอันสมควรที่จะฟ้องคดีได้<sup>12</sup>

**กรณีที่สอง** ศาลซึ่งมีเขตอำนาจกรณีที่ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลถูกฟ้องร้อง

ในบทบัญญัติมาตรา 68 กำหนดไว้ว่า โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลภายใต้อนุสัญญานี้ต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของภูมิลำเนาของผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเล หรือต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลได้รับมอบสินค้าหรือท่าเรือที่ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลได้ส่งมอบของ หรือท่าเรือที่ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลดำเนินการเกี่ยวกับสินค้า<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Rotterdam Rules, article 67 Choice of court agreements

“2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

- (a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a);
- (b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
- (c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and
- (d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.”

<sup>13</sup> Rotterdam Rules article 68 Actions against the maritime performing party

“ The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The domicile of the maritime performing party; or



อนึ่ง การฟ้องร้องคดีขนส่งทางทะเลภายใต้อนุสัญญานี้ ผู้มีสิทธิเรียกร้องไม่สามารถที่จะฟ้องคดีต่อศาลซึ่งมิได้กำหนดไว้ในมาตรา 66 และ มาตรา 68 ได้ เว้นแต่จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา 70 และมาตรา 72<sup>14</sup> กล่าวคือ ผู้มีสิทธิเรียกร้องไม่สามารถฟ้องผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลต่อศาลอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ได้ ซึ่งกรณีที่สามารถฟ้องต่อศาลอื่นซึ่งมิใช่ศาลที่ระบุไว้ในมาตรา 66 และ มาตรา 68 มี 2 กรณีคือ กรณีมาตรา 70 และกรณีมาตรา 72

กรณีมาตรา 70 กำหนดเกี่ยวกับมาตรการกักและมาตรการชั่วคราวหรือมาตรการป้องกัน ซึ่งกำหนดว่า ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ที่มีผลกระทบต่อเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมาตรการชั่วคราวหรือมาตรการป้องกันรวมถึงการกัก ซึ่งศาลในรัฐที่ใช้มาตรการชั่วคราวหรือมาตรการป้องกันไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีตามความเหมาะสม เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของบทนี้ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่บังคับใช้ในรัฐนั้นระบุให้สามารถกระทำได้<sup>15</sup>

กรณีมาตรา 72 กำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงเรื่องเขตอำนาจศาลหลังจากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น เมื่อปรากฏว่าคู่สัญญาได้ตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทต่อศาลที่มีอำนาจหรือ

---

(b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.”

<sup>14</sup> Rotterdam Rules article 69 No additional bases of jurisdiction

“ Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.”

<sup>15</sup> Rotterdam Rules, article 70 Arrest and provisional or protective measures

“ Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

(a) The requirements of this chapter are fulfilled; or

(b) An international convention that applies in that State so provides.”

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีที่จำเลยได้ปรากฏตัวโดยไม่ได้แย้งเขตอำนาจศาลตามหลักเกณฑ์ของศาลนั้นมิใช่เขตอำนาจ<sup>16</sup>

3. กำหนดหลักเกณฑ์การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ในบทบัญญัติมาตรา 73 วรรคหนึ่ง โดยกำหนดว่า คำพิพากษาของศาลที่มีเขตอำนาจในรัฐภาคีอนุสัญญาฯ นี้ จะได้รับการยอมรับและบังคับในรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่งตามกฎหมายของรัฐภาคีนั้น เมื่อทั้งสองรัฐได้ประกาศตามมาตรา 74 และในวรรคสองของบทบัญญัติเดียวกันได้กำหนดว่า ศาลอาจปฏิเสธการยอมรับและการบังคับใช้ตามเหตุผลของการปฏิเสธการยอมรับและบังคับที่มีอยู่ตามกฎหมาย<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Rotterdam Rules, article 72

“Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.

2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.”

<sup>17</sup> Rotterdam Rules, article 73 Recognition and enforcement

“ 1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.

2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.

3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.”

### 3.1.1.2 การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ

การขนส่งของทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีข้อได้เปรียบบางประการ เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่น เช่น การขนส่งของทางอากาศ ทางน้ำ หรือทางราง กล่าวคือ การขนส่งของทางอากาศ ทางน้ำ หรือทางรางนั้นมีข้อจำกัดบางประการที่ต้องอาศัยการขนส่งรูปแบบอื่นประกอบด้วยและไม่สามารถเข้าถึงบางพื้นที่ได้ ในขณะที่การขนส่งของทางถนนนั้นมิได้อยู่ภายใต้ข้อจำกัดดังกล่าว เช่น กรณีขนส่งของทางรางนั้นไม่สามารถที่จะขนส่งไปยังพื้นที่ที่ไม่มีรางได้ หรือแม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะมีราง แต่เมื่อของถึงปลายทางก็ยังคงจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งด้วยรถเพื่อส่งของไปยังจุดหมาย หรือกรณีขนส่งของทางน้ำซึ่งผู้ส่งอาจต้องนำของไปส่งมอบที่ท่าเรือ หรือเมื่อของไปถึงปลายทางก็ยังคงจำเป็นต้องอาศัยรถเพื่อบรรทุกของจากท่าเรือปลายทางไปส่งยังจุดหมายเช่นกัน แต่การขนส่งด้วยรถทางถนนสามารถที่จะเข้าไปถึงพื้นที่ซึ่งการขนส่งรูปแบบอื่นไม่สามารถเข้าถึงได้ ดังนั้น การขนส่งทางถนนจึงเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในประเทศที่มีพรมแดนต่อเนื่องกัน<sup>18</sup>

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ทำการศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล และอนุญาโตตุลาการที่ปรากฏในกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ 2 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10

**(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the contract of the international carriage of goods by road, Geneva, 19 May 1956) หรือ CMR Convention**

อนุสัญญาฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยอนุสัญญาฉบับนี้เกิดจากความร่วมมือระหว่าง 3 องค์กร ได้แก่ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อสร้างเอกภาพให้แก่กฎหมายเอกชน (The International Institute for the Unification of Private Law-UNIDROIT) กับสหภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (The International Road Transport Union-IRU) และหอการค้า

---

<sup>18</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายรับขนทางถนนระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2563), น.1-2.

นานาชาติ (International Chamber of Commerce-ICC) โดยได้มีการเปิดให้ลงนาม ณ กรุงเจนีวา (Geneva) ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม ค.ศ. 1956<sup>19</sup>

เมื่อพิจารณาอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 หรือ CMR Convention แล้วปรากฏว่า อนุสัญญานี้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะดังนี้

1. กำหนดหลักเกณฑ์ให้สามารถฟ้องร้องเพื่อความรับผิดในมูลอื่นนอกจากสัญญาได้ในมาตรา 28 วรรคหนึ่ง โดยกำหนดว่า ผู้ขนส่งสามารถใช้ประโยชน์จากอนุสัญญานี้เพื่อยกเว้นความรับผิด หรือเพื่อกำกัลดค่าสินไหมทดแทนได้แม้ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมิได้มีมูลจากสัญญา<sup>20</sup> และในวรรคสองแห่งบทบัญญัติเดียวกันได้กำหนดให้ตัวแทน ลูกจ้าง รวมทั้งบุคคลซึ่งผู้ขนส่งใช้ให้ดำเนินการขนส่งสามารถใช้ประโยชน์จากอนุสัญญานี้เพื่อยกเว้นความรับผิดหรือกำกัลดค่าสินไหมทดแทนได้เช่นเดียวกัน แม้ว่าการผิดจะเป็นความรับผิดนอกเหนือจากสัญญา<sup>21</sup>

2. กำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์ในบทบัญญัติมาตรา 31 วรรคหนึ่ง โดยกำหนดว่า การฟ้องร้องอันเกิดจากการขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาลในประเทศตามที่คู่สัญญาได้ตกลงไว้

นอกจากนี้ โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาลของรัฐภาคีที่จำเลยมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ หรือต่อศาลของรัฐภาคีที่จำเลยมีสำนักงานใหญ่หรือสาขา หรือต่อศาลของรัฐภาคีที่จำเลยมี

<sup>19</sup> เฟิงอ้วง, น.6-7.

<sup>20</sup> CMR Convention, article 28

“1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability of which fix or limit the compensation due.”

<sup>21</sup> CMR Convention, article 28

“2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.”

ตัวแทนที่ทำสัญญาขนส่ง หรือต่อศาลของรัฐซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบสินค้าหรือสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ<sup>22</sup>

3. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามดำเนินการซ้ำ โดยกำหนดว่า ในกรณีที่มีการฟ้องร้องและอยู่ในระหว่างพิจารณาของศาล หรือในกรณีที่ศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว การดำเนินการใด ๆ ขึ้นใหม่ระหว่างคู่ความเดียวกันด้วยมูลเหตุอย่างเดียวกันจะกระทำมิได้ เว้นแต่คำพิพากษาของศาลซึ่งได้ทำการพิจารณาในครั้งแรกนั้นไม่สามารถบังคับใช้ได้ในประเทศที่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาใหม่ในภายหลัง<sup>23</sup>

4. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ โดยกำหนดว่า เมื่อคำพิพากษามีผลบังคับใช้ในประเทศที่ทำคำพิพากษานั้นคำพิพากษาดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในรัฐภาคีด้วยเช่นกัน เมื่อได้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่จำเป็นในรัฐนั้น และขั้นตอนดังกล่าวจะไม่อนุญาตให้นำประเด็นแห่งคดีดังกล่าวมาฟ้องกันอีก<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> CMR Convention, article 31

“ 1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:

(a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.”

<sup>23</sup> CMR Convention, article 31

“ 2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.”

<sup>24</sup> CMR Convention, article 31

(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง  
ภาคผนวก 10 (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation  
Agreement Annex 10 หรือ CBTA Annex 10)

ความตกลงฉบับนี้จัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์จากความต้องการลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน จึงได้มีการร่วมกันจัดทำความตกลงเพื่อลดอุปสรรคดังกล่าวในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม การจัดทำความตกลงดังกล่าวได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank-ADB) และได้มีการร่วมลงนามระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์<sup>25</sup>

ความตกลงฉบับนี้ มีข้อบททั้งหมด 44 ข้อ แบ่งออกเป็นภาคผนวกจำนวน 16 ฉบับและพิธีสารอีก 3 ฉบับ โดยการค้นคว้าอิสระฉบับนี้ทำการศึกษาในภาคผนวกที่ 10 ซึ่งเป็นส่วนที่กล่าวถึงเงื่อนไขการขนส่ง (condition of transport)

เมื่อทำการศึกษาความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (CBTA) ภาคผนวก 10 แล้วปรากฏว่า มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ ดังนี้

1. กำหนดระบบความรับผิดชอบในการเรียกร้องที่เกิดจากการขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ไม่ว่าความรับผิดชอบนั้นมีมูลจากสัญญาหรือนอกเหนือจากสัญญา (extra-contractually) กล่าวคือ ความตกลงนี้สามารถบังคับใช้กับสิทธิเรียกร้องทั้งกรณีที่มีมูลจากสัญญาและมูลละเมิด<sup>26</sup>

---

“ 3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.”

<sup>25</sup>ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 18*, น.46.

<sup>26</sup> CBTA Annex 10, article 5: Principles of Carrier Liability

2. กำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์ โดยกำหนดให้โจทก์สามารถเลือกเสนอข้อพิพาทต่อศาลของรัฐภาคีซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นหรือปลายทางของการขนส่ง หรือต่อศาลซึ่งของสูญหายหรือเสียหาย หรือต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ประกอบธุรกิจหลักของผู้ขนส่ง หรือต่อศาลซึ่งเป็นภูมิลำเนาของโจทก์<sup>27</sup>

### 3.1.1.3 การขนส่งของทางราง (อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the Convention))

กฎเกณฑ์ดังกล่าวปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เฉพาะดังนี้

1. มาตรา 46 วรรคหนึ่ง กำหนดว่า การดำเนินการทางศาลตามกฎหมายเกณฑ์นี้สามารถเสนอต่อศาลของรัฐภาคีซึ่งได้ลงนามในข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย หรือต่อศาลในรัฐที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา หรือตัวแทนที่ทำสัญญาขนส่งหรือต่อศาลซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับสินค้าหรือสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบสินค้า และคู่กรณีไม่สามารถที่จะดำเนินการทางศาลหรือศาลอื่น ๆ ซึ่งมีเขตศาลตามที่ระบุไว้ข้างต้น<sup>28</sup>

---

“(b) In Contract and In Tort

The present liability regime will govern any claim arising out of the performance of the carriage contract under this Annex, however founded, whether in contract or extra-contractually.”

<sup>27</sup> CBTA Annex 10, article 10: Claims and Actions

“(c) Jurisdiction

(i) An action for compensation based on this Annex may be brought in the courts of the Contracting Party:

- where the carriage originated from or was destined to;
- where the loss or damage occurred, if localized;
- where the principal place of business of the carrier is located; or
- where the habitual residence of the claimant is located.”

<sup>28</sup> CIM Convention - Appendix B to the Convention, article 46 Forum

2. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามดำเนินการซ้ำ โดยกำหนดว่าเมื่อมีการดำเนินการทางศาลตามกฎหมายฉบับนี้และอยู่ระหว่างพิจารณาของศาลที่มีอำนาจ หรือในกรณีที่มีคำพิพากษาของศาลแล้ว การดำเนินการใด ๆ ขึ้นใหม่ระหว่างคู่ความเดียวกันด้วยมูลเหตุอย่างเดียวกัน จะกระทำมิได้ เว้นแต่คำพิพากษาของศาลซึ่งได้ทำการพิจารณาในครั้งแรกนั้นไม่สามารถบังคับใช้ได้ในประเทศที่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาใหม่ในภายหลัง<sup>29</sup>

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณา Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF), 1999 ปรากฏบทบัญญัติเกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ โดยกำหนดว่า คำพิพากษาของศาลจะมีผลบังคับใช้ภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับของศาลในประเทศภาคี เมื่อได้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนที่จำเป็นในรัฐนั้น และขั้นตอนดังกล่าวจะไม่อนุญาตให้นำประเด็นแห่งคดีดังกล่าวมาฟ้องกันอีก<sup>30</sup>

---

“ §1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory

a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or

b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

Other courts or tribunals may not be seized.”

<sup>29</sup> CIM Convention - Appendix B to the Convention, article 46 Forum

“ §2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.”

<sup>30</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 12 Execution of judgments. Attachment



### 3.1.1.4 การขนส่งของทางอากาศ

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (Convention of the Unification of Certain Rules Relation to International Carriage by air 1929 - Warsaw Convention)

อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 ถือเป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศฉบับแรก อนุสัญญาฉบับนี้จัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์เพื่อทำให้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศนั้นมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อคุ้มครองผู้ให้บริการสายการบินจากความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไม่จำกัด และเพื่อเป็นหลักประกันความรับผิดของผู้ให้บริการสายการบิน ซึ่งในขั้นตอนการร่างอนุสัญญาฉบับนี้ ได้นำเอาอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่นมาเป็นต้นแบบในการยกร่าง ได้แก่ CIM Convention และ Hague Rules ต่อมาได้เปิดลงนามเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 และมีผลใช้บังคับในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1933<sup>31</sup> โดยที่อนุสัญญาฉบับนี้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง ดังนี้

พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1955<sup>32</sup>

พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 ที่แก้ไขโดยพิธีสาร

---

“ Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.”

<sup>31</sup>ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น.17-19.

<sup>32</sup>เฟิ่งอ๋าง, น.29.

แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1955<sup>33</sup>

ต่อมามีการเพิ่มเติมเนื้อหาเกี่ยวกับธุรกิจเช่าเหมาอากาศยานด้วย อนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา ค.ศ. 1961<sup>34</sup>

และพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ที่แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 และต่อมาก็ได้มีพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ฉบับที่ 3 และฉบับที่ 4 ตามมา<sup>35</sup>

อนุสัญญาฉบับนี้ ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในบทบัญญัติดังนี้

1. กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดี โดยกำหนดว่า การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนั้น โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจในรัฐภาคี ได้แก่ ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือต่อศาลที่ผู้ขนส่งได้ทำสัญญาขนส่ง หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจ ณ สถานที่ปลายทาง<sup>36</sup>

2. กำหนดให้สามารถฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือจากการกระทำละเมิดหรือมูลหนี้อื่น ๆ<sup>37</sup>

<sup>33</sup> เฟ็งอ๋าง, น.35.

<sup>34</sup> เฟ็งอ๋าง, น.33.

<sup>35</sup> เฟ็งอ๋าง, น.30-42.

<sup>36</sup> Warsaw Convention, article 28

“ 1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court having jurisdiction where the carrier is ordinarily resident, or has his principal place of business, or has an establishment by which the contract has been made or before the Court having jurisdiction at the place of destination.”

<sup>37</sup> Warsaw Convention, article 24

(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for the International Carriage by air, Montreal, 28 May 1999 - Montreal 1999)

เนื่องจากมีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 หลายครั้ง จึงมีการจัดทำอนุสัญญาดับเบิลใหม่ขึ้นเพื่อกำจัดปัญหาความยุ่งยากดังกล่าว นำไปสู่การจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 ขึ้น ซึ่งอนุสัญญาดับเบิลนี้เป็นอนุสัญญาดับเบิลใหม่ที่ถูกจัดทำด้วยวัตถุประสงค์ทำให้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน อนุสัญญาดับเบิลนี้มีผลใช้บังคับในวันที่ 4 พฤศจิกายน ค.ศ. 2003<sup>38</sup>

อนุสัญญาดับเบิลนี้ ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในบทบัญญัติดังนี้

1. กำหนดให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาข้อพิพาทที่มีมูลกรณีจากละเมิด โดยกำหนดว่า การฟ้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งผู้โดยสาร สัมภาระ และของ ไม่ว่าจะฟ้องร้องภายใต้อนุสัญญานี้ มูลหนี้ตามสัญญา มูลหนี้ที่เกิดจากการกระทำละเมิดหรือมูลหนี้อื่นสามารถฟ้องร้องได้ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไข และจำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งบัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ โดยไม่คำนึงว่าบุคคลใดมีสิทธิที่จะนำคดีขึ้นสู่ศาลหรือมีสิทธิอยู่ก่อน อย่างไรก็ตาม ในการฟ้องคดีผู้เสียหายไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเชิงการลงโทษหรือค่าเสียหายอื่นซึ่งมิใช่ค่าสินไหมทดแทน<sup>39</sup>

“2. In the carriage of cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and limits of liability set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability.”

<sup>38</sup>ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 31*, น.49-50.

<sup>39</sup> Montreal Convention, article 29 - Basis of Claims

“In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise,

2. อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดสิทธิเลือกฟ้องของโจทก์ โดยกำหนดว่า การฟ้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้น โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจในรัฐภาคี โดยสามารถเลือกฟ้องต่อศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือต่อศาลที่ผู้ขนส่งได้ทำสัญญาขนส่ง หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจ ณ สถานที่ปลายทาง<sup>40</sup> และในกรณีที่มีความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการที่ผู้โดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ โจทก์สามารถฟ้องเรียกชดเชยต่อศาลในอาณาเขตของรัฐภาคีที่คนโดยสารมีถิ่นที่อยู่ถาวรขณะเกิดอุบัติเหตุและไม่ว่าผู้ให้บริการขนส่งคนโดยสารทางอากาศจะใช้อากาศยานของผู้ขนส่งเองหรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่นตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจขนส่งคนโดยสารทางอากาศจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ หรือผู้ขนส่งอื่นที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ และกระบวนพิจารณาคดีให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่ศาลซึ่งทำการพิจารณาพิพากษาตั้งอยู่<sup>41</sup>

---

can only be brought subject to the conditions and such limits of liabilities are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.”

<sup>40</sup> Montreal Convention, article 33 - Jurisdiction

“ 1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.”

<sup>41</sup> Warsaw Convention, article 33 - Jurisdiction

“ 2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that

สำหรับกรณีที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่ง อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องผู้ขนส่งได้ โดยอาจฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือฟ้องผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา หรือฟ้องทั้งคู่ด้วยกัน หรือฟ้องแยกกัน โดยหากโจทก์เลือกฟ้องผู้ขนส่งใดเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งซึ่งถูกฟ้องนั้นมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งรายอื่นเข้าร่วมในการดำเนินคดีได้<sup>42</sup> โดยโจทก์มีสิทธิเลือกเสนอคำฟ้องต่อศาลในรัฐภาคีซึ่งเป็นภูมิลำเนาของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หรือต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่อันเป็นสถานประกอบธุรกิจก็ได้<sup>43</sup>

---

carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.”

<sup>42</sup> Warsaw Convention, article 45 - Addressee of Claims

“In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seized of the case.”

<sup>43</sup> Warsaw Convention, article 46 - Additional Jurisdiction

“Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.”

### 3.1.1.5 การรับขนของทางแม่น้ำ (อนุสัญญาบูดาเปสต์ว่าด้วยการรับขนของทางน้ำภายในแผ่นดิน ค.ศ. 2000 (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway 2000) หรือ CMNI Convention)

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการฟ้องร้องที่มีมูลกรณีจากละเมิด โดยกำหนดให้สามารถฟ้องเรียกร้องกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือกรณีความเสียหายเกิดจากความล่าช้าในการส่งมอบสินค้าภายใต้สัญญาขนส่งไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญา หรือจากมูลละเมิด หรือมูลอื่นใดตามกฎหมาย (other legal ground)<sup>44</sup>

### 3.1.1.6 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบการขนส่งของผู้ใช้บริการขนส่งนั้นย่อมต้องพิจารณาจากหลายองค์ประกอบ โดยอาจพิจารณาความเหมาะสมของการขนส่งแต่ละรูปแบบกับสินค้า หรืออาจพิจารณาเลือกรูปแบบการขนส่งที่เป็นอุปสรรคต่อตนน้อยที่สุด ซึ่งการขนส่งแต่ละรูปแบบล้วนมีข้อดีหรือลักษณะบางประการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ในทางกลับกันการขนส่งแต่ละรูปแบบก็มีข้อจำกัดบางประการซึ่งถือเป็นอุปสรรคต่อผู้ใช้บริการเช่นกัน โดยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน การขนส่งของทางทะเลถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากและมีค่าใช้จ่ายไม่สูง แต่การขนส่งแต่ละรูปแบบล้วนต้องอาศัยการขนส่งรูปแบบอื่นด้วย ซึ่งตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน การขนส่งของจากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางนั้นก็ยังต้องอาศัยการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ เช่น การขนส่งของทางเรือผู้ขนส่งจะต้องทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่งทางเรือ แต่การจะบรรทุกของไปส่งที่ทำเรื่อนั้นผู้ส่งจะต้องทำสัญญาขนส่งทางบกอีกฉบับเพื่อบรรทุกของไปส่งยังท่าเรือ โดยที่การขนส่งทั้งสองรูปแบบนั้นมิได้อยู่ในสัญญาฉบับเดียวกัน และการที่ต้องอาศัยการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบแต่มีสัญญาหลายฉบับนี้ถือเป็นอุปสรรคและเป็นการเพิ่มขึ้นตอนซึ่งเป็นความยุ่งยากอย่างหนึ่งต่อผู้ส่งกรณีใช้สิทธิเรียกร้องต่อบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบ จึงมีแนวความคิดที่จะลดความยุ่งยากดังกล่าวด้วยการจัดให้สัญญาขนส่งที่มี

<sup>44</sup> CMNI Convention, article 22 Application of the exonerations and limits of liability

“The exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage apply in any action in respect of loss or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage, whether the action is founded in contract, in tort or on some other legal ground.”

รูปแบบการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบมาอยู่ภายใต้สัญญาฉบับเดียวกัน เพื่อให้ผู้ขนส่งรูปแบบต่าง ๆ รับผิดชอบภายใต้สัญญาฉบับเดียว<sup>45</sup>

ต่อมาได้มีการนำคู่สินค้ามาใช้ในการขนส่งของ ซึ่งก่อให้เกิดความคิดที่จะ จัดตั้งระบบการขนส่งร่วมโดยการเชื่อมเส้นทางการขนส่ง เชื่อมระบบการขนส่ง และระบบความรับผิด จึงเป็นที่มาในการจัดทำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ<sup>46</sup>

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ทำการศึกษาอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่าง ประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ 3 ฉบับ ได้แก่ (1) อนุสัญญาสหประชาชาติว่า ด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (2) กฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC ว่าด้วยเอกสาร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1991 และ (3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งของ ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

#### (1) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention international Multimodal Transport of Good: MT Convention)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 ถูกจัดทำขึ้นเพื่อสร้างความเท่าเทียมกันระหว่างประเทศในเรื่องความรับผิดและประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ<sup>47</sup> โดยอนุสัญญาฉบับนี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนด หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในบทบัญญัติดังนี้

1. อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิด หรือจำนวนจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ขึ้นต่อผู้ได้ ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด หรือมูลหนี้อื่น<sup>48</sup> และได้กำหนดให้กรณีที่ถูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

<sup>45</sup> ไพทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2561), น.1.

<sup>46</sup> ไพทชิต เอกจริยกร, กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), น.11-14.

<sup>47</sup> Felix Sparka, “Jurisdiction and Arbitration Clauses Transport Documents in Maritime,” (Ph.D.dissertation, The University of Hamburg, 2009), p.196.

<sup>48</sup> MT Convention, article 20 NON-CONTRACTUAL LIABILITY



ได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถูกฟ้องร้อง หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า บุคคลนั้นได้ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในสัญญา บุคคลนั้นก็มีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิด หรือจำนวนจำกัดความรับผิดภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้เช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น จะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดหรือมูลหนี้อื่น ๆ<sup>49</sup>

2. กำหนดสิทธิเลือกฟ้องของโจทก์ โดยกำหนดว่า ในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญานี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องร้องต่อศาลตามกฎหมายของรัฐที่ศาลตั้งอยู่ นอกจากนี้ โจทก์ยังมีสิทธิเลือกฟ้องต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือในกรณีที่จำเลยไม่มีสำนักงานใหญ่สามารถฟ้องต่อศาลที่ในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งอยู่อาศัยของจำเลยได้ หรือต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือต่อศาลในประเทศซึ่งผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของ หรือสถานที่ส่งมอบของ หรือต่อศาลอื่นที่คู่สัญญากำหนดไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบุในเอกสารที่เกี่ยวข้องด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ โดยโจทก์ไม่สามารถฟ้องต่อศาลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ได้ นอกจากนี้ คู่สัญญาสามารถตกลงให้ฟ้องคดีต่อศาลใดที่มีเขตอำนาจก็ได้ แม้ว่าการตกลงดังกล่าวจะเกิดขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้อง<sup>50</sup>

---

“ 1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.”

<sup>49</sup> MT Convention, article 20 NON-CONTRACTUAL LIABILITY

“2. If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent of such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.”

<sup>50</sup> MT Convention, article 26 JURISDICTION



3. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามดำเนินการซ้ำ โดยกำหนดว่า ในกรณีที่มีการดำเนินการฟ้องร้องตามบทบัญญัตินี้ หรือเมื่อศาลได้มีคำพิพากษาแล้ว การดำเนินการใด ๆ ขึ้นใหม่ระหว่างคู่ความเดียวกันด้วยมูลเหตุอย่างเดียวกันจะกระทำมิได้ เว้นแต่คำพิพากษาของศาลซึ่งได้ทำการพิจารณาในครั้งแรกล้วนไม่สามารถบังคับใช้ได้ในประเทศที่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาใหม่ในภายหลัง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อบังคับคดีตามคำพิพากษาและการโอนคดีไปศาลอื่นซึ่งอยู่ในประเทศเดียวกัน ไม่ถือว่าเป็นการฟ้องคดีใหม่ กล่าวคือ หากเป็นกรณีดังกล่าวสามารถที่จะกระทำได้ ไม่ต้องห้าม<sup>51</sup>

---

“1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention, the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) The place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(d) Any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

2. No judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 of this article. The provisions of this article do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.”

<sup>51</sup> MT Convention, article 26 JURISDICTION

(2) กฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC ว่าด้วยเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1991 (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: UNCTAD/ICC Rules, 1991)

กฎเกณฑ์ฉบับนี้ ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ โดยกำหนดรับรองให้สามารถฟ้องได้ทั้งมูลเหตุมาจากสัญญาและละเมิดโดยกำหนดว่า กฎเกณฑ์นี้จะถูกนำไปบังคับใช้กับการเรียกร้องผู้ขนส่งหลายรูปแบบอันเนื่องเกี่ยวกับการปฏิบัติการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือมูลละเมิด<sup>52</sup> นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับประโยชน์จากอนุสัญญานี้เช่นกัน ไม่ว่าจะคำฟ้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และความรับผิดของบุคคลดังกล่าวย่อมไม่เกินจำนวนจำกัดความรับผิดในข้อ 6 ด้วย<sup>53</sup>

---

“ 4. (a) Where an action has been instituted in accordance with the provisions of this article or where judgement in such an action has been delivered, no new action shall be instituted between the same parties on the same grounds unless the judgement in the first action is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) For the purposes of this article neither the institution of measures to obtain enforcement of a judgement nor the removal of an action to a different court within the same country shall be considered as the starting of a new action.”

<sup>52</sup> UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: UNCTAD/ICC Rules, Rule 11 Applicability of the rules to actions in tort

“ These Rules apply to all claims against the MTO relating to the performance of the multimodal transport contract, whether the claim be founded in contract or in tort.”

<sup>53</sup> UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: UNCTAD/ICC Rules, Rule 12

“ Applicability of the rules to the multimodal transport operator’s servants, agents and other persons employed by him

นอกจากนี้ ในบทนำของกฎเกณฑ์ดังกล่าวได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ประสงค์จะใช้กฎเกณฑ์นี้ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถเพิ่มข้อตกลงอื่นได้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกัน ยกตัวอย่างเช่น ข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ<sup>54</sup>

**(3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005)**

กรอบความตกลงฉบับนี้ถูกจัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์เพื่อให้อาเซียนมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวในประเทศสมาชิกอาเซียนมีความสอดคล้องกัน โดยในการจัดทำได้นำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่อง

---

These Rules apply whenever claims relating to the performance of the multimodal transport contract are made against any servant, agent or other person whose services the MTO has used in order to perform the multimodal transport contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the MTO of such servants, agents or other persons shall not exceed the limits in Rule 6.”

<sup>54</sup> UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: UNCTAD/ICC Rules INTRODUCTION:

“ The Rules are available to international trade for world-wide application and will be acceptable to the international banking community being fully compatible with the latest revision of the ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP) which will become available in the near future. However, the Rules only cover a part of the customary contents of an multimodal transport contract. Thus, an MTO wishing to use the Rules as a basis for his multimodal transport contract would have to add other clauses dealing with matters such as: optional stowage, routeing, freight and charges, liens, both-to-blame collision, general average, **jurisdiction** and arbitration, and applicable law, to satisfy his particular needs. Such additions could, of course, also be made with respect to matters covered by the Rules, but only to the extent that they are not contradictory thereto.”

หลายรูปแบบระหว่างประเทศ 3 ฉบับมาเป็นแนวทางในการยกร่าง ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (MT Convention), ความตกลงของกลุ่ม Andean ในทวีปอเมริกาใต้ และ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents<sup>55</sup>

กรอบความตกลงฉบับนี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในบทบัญญัติดังนี้

1. กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถยกข้อกำหนดในกรอบความตกลงฉบับนี้อ้างได้ ไม่ว่าจะการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือจากละเมิด นอกจากนี้ ลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะเกิดขึ้นในสัญญาหรือละเมิด เว้นแต่หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำดังกล่าวเป็นผลมาจากการกระทำส่วนตัวหรือการละเว้นของลูกจ้าง ตัวแทน หรือหรือบุคคลอื่นที่กระทำโดยมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชั่งช้ำดังกล่าว หรือโดยความประมาทเลินเล่อและด้วยความรู้ว่าอาจเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ<sup>56</sup>

<sup>55</sup>ไพทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 47*, น.115-118.

<sup>56</sup> ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, article 24

“ 1. The provisions in this Agreement shall apply to all claims against the multimodal transport operator relating to the performance of the multimodal transport contract, whether the claim be founded in contract or in tort.

2. Similarly, they shall apply whenever claims relating to the performance of the multimodal transport contract are made against any servant, agent or other person whose services the multimodal transport operator has used in order to perform the multimodal transport contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the multimodal transport operator and such servants, agents or other persons shall not exceed the limits in Articles 14 to 19.

3. Notwithstanding paragraph 2, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act

2. กรอบความตกลงฉบับนี้กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่อันเป็นสถานที่ประกอบธุรกิจของจำเลยหรือภูมิลำเนาของจำเลยในกรณีที่ไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจหลัก หรือต่อศาลซึ่งเป็นสถานที่ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องมีสถานที่ประกอบการ สาขาหรือสำนักงานที่ทำสัญญา หรือต่อศาลซึ่งเป็นสถานที่รับมอบสินค้าหรือสถานที่ส่งมอบ หรือต่อศาลอื่นที่คู่สัญญากำหนดไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและได้ระบุในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นอกจากนี้ คู่กรณียังสามารถตกลงเลือกศาลที่จะทำการพิจารณาคดีได้ แม้ว่าการตกลงนั้นมีขึ้นภายหลังจากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นแล้ว<sup>57</sup>

---

or omission of such servant, agent or other person done with the intent to cause such loss, damage, or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.”

<sup>57</sup> ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport  
CHAPTER VII JURISDICTION AND COMPETENCE, article 25

“1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Agreement, the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the country where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- a. The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- b. The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- c. The place of taking the goods in charge for the multimodal transport or the place of delivery; or
- d. Any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

### 3.1.1.7 การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973) หรือ CVR Convention

อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์ให้มีหลักเกณฑ์บังคับใช้กับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศในทวีปยุโรป โดยดำเนินการจัดทำโดยคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (The United Nations Economic Commission for Europe) ณ กรุงเจนีวา (Geneva) เมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1973 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 12 เมษายน ค.ศ. 1974<sup>58</sup>

อนุสัญญานี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 36 มาตรา แบ่งเป็น 7 หมวด เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า อนุสัญญานี้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เฉพาะในหมวดที่ 5 ว่าด้วยการใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การฟ้องผู้ขนส่งหรือบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา 4 (ตัวแทน ลูกจ้าง) เพื่อเรียกร้องให้รับผิดชอบภายใต้สัญญานี้ไม่ว่าการฟ้องร้องดังกล่าวจะอาศัยมูลกรณีใดไม่อาจกระทำนอกเหนือจากข้อกำหนดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้<sup>59</sup>

2. กำหนดสิทธิเลือกฟ้องของโจทก์ โดยกำหนดว่า การฟ้องเรียกร้องสืบเนื่องจากการขนส่งภายใต้สัญญานี้ โจทก์สามารถฟ้องต่อศาลของรัฐภาคีได้ นอกจากนี้ โจทก์

---

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.”

<sup>58</sup> ไพฑูริศ เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 18*, น.263-264. และดู ศศิธร อนุพงษ์กุลกิจ, “กฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), น.49-50.

<sup>59</sup> CVR Convention, article 18

“1. In all cases governed by this Convention, proceedings for liability on any grounds whatever may not be instituted against the carrier or against persons for whom he is responsible under article 4 otherwise than on the terms and within the limits laid down in this Convention.”

สามารถเลือกฟ้องต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่อันเป็นสถานประกอบการของจำเลย หรือ สถานที่ประกอบการที่ทำสัญญาขนส่ง หรือต่อศาลซึ่งเป็นสถานที่ที่เกิดการสูญหายหรือเสียหาย หรือ ต่อศาลซึ่งเป็นสถานที่ต้นทางหรือปลายทางของการขนส่ง<sup>60</sup>

3. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลกรณีมีปัญหาในการตีความอนุสัญญา โดยกำหนดไว้ว่า ข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้ระหว่างรัฐภาคีตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปซึ่งทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้โดยการเจรจาหรือวิธีการอื่น ๆ อาจเสนอตามคำร้องขอของรัฐภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่เกี่ยวข้องต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> CVR Convention, article 21

“1. In all legal proceedings arising out of carriage under this Convention the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a Contracting Party designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of the country within whose territory is situated:

(a) the place where the defendant has his principal place of business, is habitually resident or has the place of business through which the contract of carriage was made; or

(b) the place where the loss or damage occurred; or

(c) the place of departure or of destination of the carriage; and in no other court or tribunal.”

<sup>61</sup> CVR Convention, article 29

“ Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.”

(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง  
ภาคผนวก 5 (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : CBTA  
Annex 5)

ความตกลงนี้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคลในภาคผนวก 5 ส่วนที่ 5 ว่าด้วยระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารทางถนน (Part V: Passenger Road Carrier Liability Regime) ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ดังนี้

1. กำหนดให้สามารถใช้บังคับความตกลงนี้กับการใช้สิทธิเรียกร้องได้ ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือมูลหนี้อื่นนอกจากสัญญา (extra-contractually)<sup>62</sup>

2. กำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์ โดยกำหนดว่า การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายตามภาคผนวกนี้ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องอาจเสนอคำฟ้องต่อศาลในรัฐภาคีที่เป็นจุดเริ่มต้นของการขนส่งหรือปลายทาง หรือสถานที่ที่เกิดการสูญเสียหรือความเสียหายหรือสถานที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือสถานที่ซึ่งเป็นภูมิลำเนาตามปกติของผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง<sup>63</sup>

<sup>62</sup> CBTA Annex 5, article 12: Principles of Carrier Liability

“(b) In Contract and in Tort The present liability regime will govern any claim arising out of the performance of the carriage contract under this Annex, however founded, whether in contract or extra-contractually.”

<sup>63</sup> CBTA Annex 5, article 17: Claims and Actions

“(c) Jurisdiction

(i) An action for compensation based on this Annex may be brought in the courts of the Contracting Party:

- where the carriage originated from or was destined to;
- where the loss or damage occurred, if localized;
- where the principal place of business of the carrier is located; or – where the habitual residence of the claimant is located.”



### 3.1.1.8 การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passengers by Sea, Brussels, April, 1961)

อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้โดยตรง อย่างไรก็ตาม กรณีที่มีข้อกำหนดซึ่งได้ทำก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์ซึ่งกำหนดให้ยื่นข้อพิพาทไปยังเขตอำนาจศาลใด ๆ ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความโมฆะของข้อกำหนดนั้นไม่กระทบกระเทือนถึงความสมบูรณ์ของสัญญา<sup>64</sup>

(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea, Brussels, May 27, 1967)

อนุสัญญานี้ ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์ว่า ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์อันก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย คู่สัญญาในสัญญารับขนส่งอาจตกลงให้โจทก์มีสิทธิที่จะเรียกร้องเพื่อค่าเสียหายตามที่ต้องการเฉพาะต่อศาลซึ่งจำเลยมีถิ่นที่อยู่ถาวรหรือสำนักงานใหญ่ของ

---

<sup>64</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passengers by Sea 1961, article 9

“Any contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependents or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.”

จำเลย หรือศาลซึ่งเป็นสถานที่ต้นทางหรือปลายทางตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่ง หรือศาลในรัฐซึ่งโจทก์มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวร หากจำเลยมีสถานที่ประกอบการและอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลในรัฐนั้น<sup>65</sup> โดยหากคู่กรณีตกลงเลือกเขตอำนาจศาลให้แตกต่างจากที่กล่าวมานี้ ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะดังกล่าวนี้ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของสัญญาขนส่ง นอกจากนี้ คู่กรณียังสามารถตกลงเลือกศาลที่จะทำการพิจารณาคดีได้ แม้ว่าการตกลงนั้นมีขึ้นภายหลังจากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นแล้ว<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea, article 13

“1. Prior to the occurrence of the incident which causes the loss or damage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

(a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or

(c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.”

<sup>66</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea 1967, article 13

“2. Any contractual provision which restricts the claimant's choice of jurisdiction beyond that permitted under paragraph (1) shall be null and void, but the nullity of such provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

3. After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.”

(3) อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ. 1974 (Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, Athens, December 13, 1974)

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ โดยกำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์ว่า การดำเนินการฟ้องร้องภายใต้อนุสัญญานี้ โจทก์มีสิทธิที่จะเลือกฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีซึ่งจำเลยมีถิ่นที่อยู่ถาวรหรือสำนักงานใหญ่ของจำเลย หรือต่อศาลซึ่งเป็นสถานที่ต้นทางหรือปลายทางตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่ง หรือต่อศาลแห่งรัฐซึ่งโจทก์มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวร หากจำเลยมีสถานที่ประกอบการและอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลในรัฐนั้น หรือต่อศาลซึ่งเป็นสถานที่เกิดสัญญารับขน หากจำเลยมีสถานที่ประกอบการและอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลในรัฐนั้น<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 1974, article 17

Competent jurisdiction

“1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

(a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.”

นอกจากนี้ คู่กรณียังสามารถตกลงเลือกศาลที่จะทำการพิจารณาคดีได้ แม้ว่าการตกลงนั้นมีขึ้นภายหลังจากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นแล้ว<sup>68</sup>

### 3.1.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายพาณิชย์นาวี

เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีเกิดขึ้น ศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาข้อพิพาทนั้นต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องหรือกฎหมายภายในของรัฐ ซึ่งอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีบางฉบับได้กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาไว้เป็นการเฉพาะและในบางประเทศก็ได้มีการจัดตั้งศาลเพื่อพิจารณาข้อพิพาทเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีเป็นการเฉพาะ เช่น สาธารณรัฐสิงคโปร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย เป็นต้น<sup>69</sup> การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีจำนวน 6 ด้าน ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกักเรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล ความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโตนกัน และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

#### 3.1.2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกักเรือ

การกักเรือถือเป็นหนึ่งในวิธีการเพื่อประโยชน์ในการบังคับคดีตามคำพิพากษา กล่าวคือ เมื่อลูกหนี้ได้ก่อหนี้ (ไม่ว่าลูกหนี้จะเป็นเจ้าของเรือหรือไม่) หรือกรณีมีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวข้องกับเรือและลูกหนี้ไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้อันทำให้เจ้าหนี้ได้รับความเสียหายและอาจนำคดีฟ้องร้องต่อศาลได้ ซึ่งหากกรณีดังกล่าวลูกหนี้มีได้มีภูมิลำเนาในประเทศและไม่มีทรัพย์สินที่เจ้าหนี้จะบังคับคดีได้ เจ้าหนี้ก็อาจจะได้รับเพียงคำพิพากษาแต่ไม่สามารถที่จะบังคับคดีเพื่อยึด

<sup>68</sup> Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 1974, article 17

Competent jurisdiction

“ 2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.”

<sup>69</sup> โฆทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557), น.49-54.

ทรัพย์สินของลูกหนี้ขายทอดตลาดได้ จึงมีการจัดทำหลักเกณฑ์เพื่อให้เจ้าหนี้สามารถที่จะยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อสั่งกักเรือของลูกหนี้หรือเรือซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับหนี้ได้

การกักเรือทำให้เรือไม่สามารถออกจากท่าเรือได้ เช่นนี้ การกักเรือจึงสามารถสร้างความเสียหายแก่เจ้าของเรือเนื่องจากไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้และมีค่าใช้จ่ายสูง ในขณะที่เรือถูกกัก นอกจากนี้ ลูกหนี้ก็ได้รับความเสียหายเนื่องจากไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาที่ลูกหนี้ได้ทำกับบุคคลภายนอก ด้วยเหตุนี้ ลูกหนี้อาจเกิดความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกในภายหลัง ดังนั้น เพื่อให้จะให้เรือสามารถใช้งานได้ตามปกติ ลูกหนี้จะต้องปฏิบัติตามการชำระหนี้ต่อเจ้าหนี้โดยไม่ชักช้าหรือต้องปรากฏตัวขึ้นมาต่อผู้คดีที่เจ้าหนี้ฟ้อง จึงสรุปได้ว่า การกักเรือถือเป็นวิธีการในการหน่วงเหนี่ยวเรือเพื่อทำให้เรือนั้นไม่สามารถออกจากท่าเรือได้เพื่อประโยชน์ในการบังคับคดีตามคำพิพากษา และเป็นวิธีการที่จะบีบบังคับให้ลูกหนี้ปรากฏตัวขึ้นมาต่อผู้คดีที่เจ้าหนี้ฟ้อง<sup>70</sup>

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ทำการศึกษาลักษณะเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกักเรือ 2 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ.1952 และอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

#### (1) อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 (International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952)

อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 จัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์ในการทำให้มีซึ่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือร่วมกัน โดยเมื่อพิจารณาอนุสัญญานี้แล้วปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ดังนี้

1. กำหนดศาลที่จะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการกักเรือ โดยกำหนดให้ศาลของประเทศที่กักเรือเป็นศาลที่จะมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี หากกฎหมายภายในของประเทศที่กักเรือได้กำหนดให้มีเขตอำนาจ หรือศาลของประเทศที่มีการกักเรือจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้ ได้แก่ (1) หากผู้ร้องมีถิ่นที่อยู่หรือสำนักงานใหญ่ของสถานประกอบการอยู่ในประเทศที่มีการกักเรือ, (2) หากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นในประเทศที่มีการกักเรือ, (3) หากสิทธิเรียกร้องนั้นเกี่ยวกับการเดินเรือในระหว่างที่เรือถูกกัก, (4) หากสิทธิเรียกร้องนั้นเกิดขึ้นจากเรือโดนกัน หรือกรณีตามมาตรา 13 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือโดนกัน ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ 23 กันยายน ค.ศ.

<sup>70</sup> ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556), น.95-97.

1910, (5) หากสิทธิเรียกร้องนั้นเกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และ (6) หากสิทธิเรียกร้องนั้นเกิดจากการจำนองเรือที่ถูกกัก<sup>71</sup>

แต่หากศาลที่มีการกักเรือนั้นไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี การประกันหรือการให้หลักประกันอื่นเพื่อจัดให้มีการปล่อยเรือที่ได้ให้ไว้ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 5 จะถือเป็นหลักประกันในการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลที่มีเขตอำนาจ และนอกจากนี้ศาลหรือหน่วยงานตุลาการอื่นที่มีอำนาจ (other appropriate judicial authority) ของประเทศที่มีการกักเรือยังสามารถกำหนดระยะเวลาเพื่อให้ผู้ร้องดำเนินคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจดังกล่าว<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952, article 7(1)

"The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

(a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made ;

(b) if the claim arose in the country in which the arrest was made ;

(c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made ;

(d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910 ;

(e) if the claim is for salvage ;

(f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested."

<sup>72</sup> International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952, article 7(2)

"If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court

นอกจากนี้ หากคู่กรณีได้ตกลงให้เสนอข้อพิพาทไปยังศาลใดเป็นการเฉพาะซึ่งมิใช่ศาลที่มีการกักเรือ ศาลหรือหน่วยงานตุลาการอื่นที่มีอำนาจ (other appropriate judicial authority) ที่ได้มีการกักเรือในเขตอำนาจอาจกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้อง (claimant) นำคดีมาฟ้องศาลได้<sup>73</sup>

ถ้าในกรณีดังกล่าวมาข้างต้น หากการฟ้องคดีมิได้เกิดขึ้นภายในเวลาที่กำหนด จำเลยสามารถยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอให้ปล่อยเรือ หรือประกัน หรือหลักอื่น ๆ ได้<sup>74</sup>

## (2) อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 (International Convention on the Arrest of Ships (Geneva, March 12, 1999))

สำหรับอนุสัญญาการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1999 ได้ถูกจัดทำขึ้นใหม่เพื่อให้มีผลใช้บังคับแทนอนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่จะยื่นคำขอให้ศาลสั่งกักเรือ และแก้ไขคำจำกัดความ<sup>75</sup> โดยเมื่อได้พิจารณาอนุสัญญานี้ ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ดังนี้

---

having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.”

<sup>73</sup> International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952, article 7(3)

"If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings."

<sup>74</sup> International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952, article 7(4)

"If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceeding is not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security."

<sup>75</sup> ไพทิต เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 69*, น.104.

1. อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดศาลที่จะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการกักเรือโดยกำหนดว่า ศาลของประเทศที่มีการกักเรือหรือศาลที่มีการวางหลักประกันเพื่อจัดให้มีการปล่อยเรือ ย่อมเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี เว้นแต่ในกรณีที่คู่สัญญาได้ตกลงกันที่จะเสนอข้อพิพาทต่อศาลอื่น หรือคู่กรณีได้ตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ<sup>76</sup> อย่างไรก็ตาม ศาลของประเทศที่มีการกักเรือ หรือศาลที่มีการวางหลักประกันเพื่อจัดให้มีการปล่อยเรือที่ได้กล่าวมานั้นอาจปฏิเสธไม่ดำเนินการพิจารณาคดีได้ หากการปฏิเสธนั้นเป็นไปตามกฎหมายของรัฐนั้นและมีศาลของอีกรัฐหนึ่งได้รับที่จะพิจารณาพิพากษา<sup>77</sup>

ในกรณีที่ศาลของประเทศที่มีการกักเรือ หรือศาลที่มีการวางหลักประกันเพื่อจัดให้มีการปล่อยเรือ นั้นไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี หรือกรณีที่ศาลได้ปฏิเสธเขตอำนาจได้กำหนดให้ศาลดังกล่าวกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้อง (claimant) นำคดีไปฟ้องต่อศาลอื่นที่มีอำนาจหรือให้เสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการก็ได้ ถ้าผู้ร้องไม่ดำเนินการ ศาลอาจมีคำสั่งให้ปล่อยเรือหรือคืนหลักประกันก็ได้<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> International Convention on the Arrest of Ships 1999, article 7(1)

"The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration. "

<sup>77</sup> International Convention on the Arrest of Ships 1999, article 7(2)

"Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security provided to obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction."

<sup>78</sup> International Convention on the Arrest of Ships 1999, article 7(3)

"In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship:

(a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or

(b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, such Court may, and upon request shall, order a period of



2. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ โดยกำหนดว่า หากมีการฟ้องร้องต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ หรือกรณีที่มีการฟ้องร้องต่อศาลที่มีอำนาจ หรือกรณีที่มีการเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการในอีกรัฐหนึ่งไม่มีคำสั่งกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้อง (claimant) นำคดีไปฟ้องต่อศาล อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดให้คำพิพากษาถึงที่สุดของศาลในส่วนที่เกี่ยวกับการกักเรือหรือหลักประกันเพื่อจัดให้มีการปล่อยเรือจะได้รับการยอมรับและบังคับตามโดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องได้รับแจ้งเกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการพิจารณาดังกล่าวตามสมควรและจำเลยมีโอกาสนในการต่อสู้คดี และการยอมรับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศดังกล่าวนั้นจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน (order public)<sup>79</sup>

### 3.1.2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลที่ทำการศึกษา มี 3 ฉบับ สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1926 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926)

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

---

time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal. "

<sup>79</sup> International Convention on the Arrest of Ships 1999, article 7(5)

"If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article, or if proceedings before a competent Court or arbitral tribunal in another State are brought in the absence of such order, any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security provided in order to obtain its release, on condition that:

(a) the defendant has been given reasonable notice of such proceedings and a reasonable opportunity to present the case for the defence; and

(b) such recognition is not against public policy (order public). "

(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages (Brussels, 27 May 1967)

อนุสัญญานี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1993 (International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993)

อนุสัญญานี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

### 3.1.2.3 กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (York-Antwerp Rules 2016)

การเดินทางเรือในทะเลต้องเผชิญกับความเสียหายจากภัยอันตรายทางทะเลอันสามารถสร้างความเสียหายแก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าได้ ซึ่งในขณะที่เรือเผชิญอันตรายทางทะเลนั้น เพื่อที่จะไม่ให้เรือจมเสียหายทั้งลำ การทำให้เรือเบาเป็นวิธีการที่สามารถลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยนายเรือมีความจำเป็นต้องสละทรัพย์สินบนเรือบางอย่างลงทะเล ซึ่งการสละทิ้งทรัพย์สินดังกล่าวนี้สร้างความเสียหายแก่บุคคลซึ่งเป็นเจ้าของแต่ก็มีความจำเป็นต้องกระทำเพื่อให้เรือผ่านพ้นภัยอันตรายทางทะเลโดยมีความเสียหายน้อยที่สุด จึงมีการจัดทำกฎเกณฑ์เพื่อให้เจ้าของทรัพย์สินที่ปลอดภัยมาร่วมกันแบ่งเบาภาระในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกทิ้งลงในทะเล จึงยกร่าง York-Antwerp Rules เพื่อเป็นกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้น

York-Antwerp Rules มิได้มีสถานะเป็นกฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ แต่มีผลบังคับใช้ได้โดยอาศัยการตกลงของคู่สัญญา<sup>80</sup> York-Antwerp Rules ถือเป็นหลักเกณฑ์ที่ได้รับการยอมรับและถูกนำมาใช้ในทางปฏิบัติอย่างแพร่หลาย เนื่องจากสามารถสร้างความเป็นธรรมแก่เจ้าของทรัพย์สินที่ถูกสละทิ้งลงทะเลเพื่อให้ทรัพย์สินอื่นหรือเรือรอดพ้นจากภัยอันตรายทางทะเล

<sup>80</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 3, พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557), น.149.

ต่อมาได้มีการแก้ไข York-Antwerp Rules หลายครั้ง เช่น ค.ศ. 1924 ค.ศ. 1950 ค.ศ. 1974 ค.ศ. 1994 ค.ศ. 2004<sup>81</sup> และใน ค.ศ. 2016 ซึ่งเป็นการแก้ไขล่าสุด

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาความตกลงฉบับนี้ ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

### 3.1.2.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การขนส่งทางทะเลนั้นมีความเสี่ยงจากภัยอันตรายซึ่งเกิดจากคลื่นลมหรือเหตุการณ์ตามธรรมชาติ ที่เรียกว่า “ภัยอันตรายทางทะเล” โดยหากมีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นกับเรือขนส่ง บางกรณีจะเป็นเรื่องยากที่จะขอความช่วยเหลือประกอบกับภัยอันตรายทางทะเลบางกรณีจะต้องอาศัยความจำเป็นเร่งด่วนในการเข้าปฏิบัติการช่วยเหลือ จึงจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือจากเรือซึ่งอยู่ในวิสัยที่จะสามารถช่วยเหลือได้ทันทีในขณะนั้น การตัดสินใจเข้าช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงภัยในการช่วยเหลือที่ตนได้รับและการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยบางกรณีมีค่าใช้จ่ายสูงเนื่องจากต้องใช้เรือและอุปกรณ์ที่ทันสมัย มีความซับซ้อน จึงมีการจัดทำหลักเกณฑ์โดยกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัลและค่าตอบแทนพิเศษเพื่อเป็นการจูงใจให้มีการพยายามเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อป้องกันความเสียหายทางเศรษฐกิจของเจ้าของเรือหรือสินค้า อีกทั้งบางกรณียังสามารถป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมในทะเลอีกด้วย ซึ่งหลักการสำคัญมีอยู่ว่าผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับเงินรางวัลหรือค่าตอบแทนพิเศษหรือไม่นั้นจะต้องคำนึงถึงความสำเร็จและประโยชน์ของการเข้าช่วยเหลือ เป็นไปตามหลักที่เรียกว่า “No cure No pay” หรือ “ไม่สำเร็จ ไม่จ่าย” ในทางกลับกันหากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ได้รับการช่วยเหลือ ผู้ที่ได้รับการช่วยเหลือก็ไม่มีหน้าที่ต้องจ่ายเงินรางวัลหรือค่าตอบแทนพิเศษ ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อยับยั้งไม่ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่มีความพร้อมด้านอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอเข้าปฏิบัติการช่วยเหลือ อีกทั้งยังช่วยไม่ให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าต้องจ่ายเงินรางวัลหรือค่าตอบแทนพิเศษมากเกินไป<sup>82</sup> โดยในปัจจุบันมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล 2 ฉบับ คือ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย

<sup>81</sup> เพิ่งอ้าง, น.146-147.

<sup>82</sup> ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวิช, “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญามาตรฐานของลอร์ด (LOF) และสัญญาเสริม (SCOPIC) ในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage),” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์, ปีที่ 5, น.12, (พฤศจิกายน 2553).

ทางทะเล ค.ศ. 1910 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 โดยหากพิจารณาในแง่ของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1910 (Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at sea 1910)

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้

(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989)

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เช่นกัน

### 3.1.2.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

การเดินทางด้วยยานพาหนะทุกประเภทล้วนมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ รวมถึงการเดินทางด้วยเรือซึ่งเดินทางสัญจรในท้องทะเลเช่นกัน การเดินทางด้วยเรือเป็นรูปแบบการเดินทางที่คาดไม่ถึงว่าจะสามารถเกิดอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกับการเดินทางด้วยยานพาหนะอื่น อาจสืบเนื่องมาจากมีพัฒนาการด้านการสื่อสาร มนุษย์จึงสามารถติดต่อเพื่อแลกเปลี่ยนวัตถุดิบกันได้ง่ายยิ่งขึ้น และการขนส่งโดยเรือก็เป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของภาคธุรกิจได้เป็นอย่างดี จึงทำให้มีจำนวนเรือแล่นอยู่ในท้องทะเลทำหน้าที่ขนส่งวัตถุดิบอยู่เป็นจำนวนมากตลอดเวลา ด้วยเหตุนี้ก็มีโอกาสที่เรือเหล่านั้นจะเกิดการปะทะกันทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือแต่ละลำที่ชนกัน ทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือได้ กรณีดังกล่าวเรียกว่า “เรือโดนกัน”

อุบัติเหตุเรือโดนกันก่อให้เกิดหน้าที่และความรับผิดทั้งในทางแพ่งและอาญา จึงมีความพยายามในการจัดทำกฎหมายเพื่อใช้เป็นหลักในการพิจารณา ซึ่งเมื่อพิจารณาอนุสัญญาที่เกี่ยวกับเรือโดนกันนั้นปรากฏว่า มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ อย่างไรก็ตาม การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ได้ทำการศึกษาเพียง 2 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือโดนกัน ค.ศ. 1910 และอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952<sup>83</sup> โดยสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

<sup>83</sup> โสพิชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* เซ็งอรรถที่ 80, น.15-29.

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือโดนกัน ค.ศ. 1910 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels, Brussels, 1910)

อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือโดนกัน ค.ศ. 1910 มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1913 มีบทบัญญัติทั้งหมด 17 มาตรา

เมื่อพิจารณาอนุสัญญานี้แล้ว พบว่า ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952 (International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision, 1952)

อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952 จัดทำขึ้นด้วยวัตถุประสงค์ในการกำหนดเขตอำนาจศาลพิจารณาคดีที่เกิดจากเรือโดนกัน โดยมีบทบัญญัติทั้งหมด 16 มาตรา<sup>84</sup>

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเป็นการเฉพาะดังนี้

1. กำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์ว่า การฟ้องร้องคดีซึ่งสืบเนื่องจากการที่เรือโดนกันระหว่างเรือเดินทะเล หรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรือที่เดินในลำน้ำภายใน สามารถเสนอคำฟ้องเฉพาะต่อศาลซึ่งจำเลยมีถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบธุรกิจ หรือต่อศาลที่มีการกักเรือของจำเลยหรือเรืออื่นที่จำเลยเป็นเจ้าของ โดยที่การกักเรือนั้นสามารถทำได้โดยชอบด้วยกฎหมาย หรือ ณ สถานที่ที่มีการกักเรือ หรือสถานที่ที่ได้ให้ประกันหรือให้หลักประกันอื่น หรือต่อศาลที่เรือโดนกัน และการโดนกันนั้นได้อยู่ในขอบเขตหรือในลำน้ำภายใน<sup>85</sup> โดยโจทก์จะต้องเลือกว่าจะดำเนินการ

<sup>84</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 80*, น.33.

<sup>85</sup> International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision 1952, article 1

ฟ้องร้องต่อศาลใดตามที่กำหนดไว้<sup>86</sup> และหากโจทก์ได้ดำเนินการฟ้องจำเลยต่อศาลใดแล้ว ต่อมาโจทก์ประสงค์จะฟ้องร้องต่อศาลอื่น โจทก์จะต้องยุติคำฟ้องซึ่งตนได้ดำเนินการไปแล้ว มิฉะนั้นโจทก์จะดำเนินการกับจำเลยคนเดียวกันโดยอาศัยข้อเท็จจริงเดียวกันในเขตอำนาจศาลอื่นมิได้<sup>87</sup>

การฟ้องแย้งที่เกิดจากเรือโดนกันในครั้งเดียวกันนั้นสามารถนำมายื่นต่อศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีหลักที่โจทก์มีสิทธิเลือกตามที่ได้กล่าวไว้แล้วนั้น และกรณีที่มีโจทก์หลายราย โจทก์แต่ละรายสามารถนำคดีไปฟ้องร้องต่อศาลที่ได้มีการฟ้องคู่กรณีเดียวกันไว้ก่อนแล้ว<sup>88</sup>

---

“(1) An action for collision occurring between seagoing vessels, or between seagoing vessels and inland navigation craft, can only be introduced :

(a) either before the Court where the defendant has his habitual residence or a place of business;

(b) or before the Court of the place where arrest has been effected of the defendant ship or of any other ship belonging to the defendant which can be lawfully arrested, or where arrest could have been effected and bail or other security has been furnished ;

(c) or before the Court of the place of collision when the collision has occurred within the limits of a port or in inland waters.”

<sup>86</sup> International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision 1952, article 1

“(2) It shall be for the Plaintiff to decide in which of the Courts referred to in § 1 of this article the action shall be instituted.”

<sup>87</sup> International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision 1952, article 1

“(3) A claimant shall not be allowed to bring a further action against the same defendant on the same facts in another jurisdiction, without discontinuing an action already instituted.”

<sup>88</sup> International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision 1952, article 3

อย่างไรก็ตาม คู่กรณีสามารถตกลงเพื่อให้ศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาก็ได้<sup>89</sup>

### 3.1.2.6 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ

น้ำมันถือเป็นหนึ่งในสิ่งที่สามารถสร้างความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลอย่างมาก<sup>90</sup> จึงมีความพยายามในการจัดทำความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้นมาเพื่อวางหลักเกณฑ์ป้องกันมลพิษแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเล เพื่อบรรเทาผลกระทบจากมลพิษน้ำมัน อีกทั้งเพื่อเป็นหลักประกันว่าจะมีการชดเชยค่าเสียหายที่เหมาะสม นำมาสู่การจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 ขึ้น ซึ่งอนุสัญญาฉบับดังกล่าวได้มีการแก้ไขอยู่หลายครั้งเพื่อความเหมาะสมในรูปแบบของพิธีสาร ดังต่อไปนี้

พิธีสาร ค.ศ 1976 แก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (Protocol of 1976 to the International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969)

---

“(1) Counterclaims arising out of the same collision can be brought before the Court having jurisdiction over the principal action in accordance with the provisions of Article 1.

(2) In the event of there being several claimants, any claimant may bring his action before the Court previously seized of an action against the same party arising out of the same collision.”

<sup>89</sup> International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision 1952, article 2

“The provisions of Article 1 shall not in any way prejudice the right of the parties to bring an action in respect of a collision before a Court they have chosen by agreement or to refer it to arbitration.”

<sup>90</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561), น.12.



พิธีสาร ค.ศ 1984 แก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (The Protocol of 1984 to Amend the International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969)

พิธีสารองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1992 แก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Maritime Organization Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969)

**(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage - CLC, 1969)**

อนุสัญญานี้ถูกแก้ไขอยู่หลายครั้งดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ซึ่งการแก้ไขครั้งล่าสุดเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1992 นำไปสู่การเรียกพิธีสารที่ทำการแก้ไขว่า “อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992” ซึ่งอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้กรณีที่อยู่บัตการณ่ก่อให้เกิดความเสียหายจากภาวะมลพิษจากเรือเกิดในดินแดนรวมทั้งทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ การดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอาจทำได้เพียงเฉพาะต่อศาลของรัฐภาคี โดยต้องจัดให้มีการแจ้งเตือนที่เหมาะสมไปยังจำเลยด้วย<sup>91</sup> โดยหลังจาก

---

<sup>91</sup> CLC Convention 1992, article IX

“ 1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.”



กองทุนได้ถูกตั้งขึ้นแล้ว ศาลของรัฐซึ่งกองทุนนั้นตั้งอยู่ย่อมมีสิทธิที่จะพิจารณาตัดสินประเด็นปัญหา ทั้งปวงอันเกี่ยวเนื่องด้วยการปันส่วนเงินและใช้จ่ายเงินกองทุน

อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตาม คำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้ในบทบัญญัติ มาตรา 10 โดยกำหนดว่า คำพิพากษาของศาลที่มี เขตอำนาจตามมาตรา IX ซึ่งสามารถบังคับใช้ได้ในประเทศที่มีคำพิพากษาและไม่สามารถอุทธรณ์ได้ (review) จะได้รับการยอมรับในรัฐภาคีของอนุสัญญาด้วย เว้นแต่ คำพิพากษานั้นเกิดจากการฉ้อฉล (fraud) หรือในกรณีที่จำเลยไม่ได้รับการบอกกล่าวตามสมควรและไม่มีโอกาสในการต่อสู้คดีอย่างเป็นทางการ<sup>92</sup> และคำพิพากษาดังกล่าวนั้นจะมีผลใช้บังคับในรัฐภาคีทันทีเมื่อได้มีการมีการปฏิบัติตาม ขั้นตอน (formalities) ที่จำเป็นในรัฐนั้น และขั้นตอน (formalities) ดังกล่าวนั้นไม่อนุญาตให้นำประเด็น แห่งคดีดังกล่าวมาฟ้องอีก<sup>93</sup>

**(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากมลพิษจากน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 - CIF)**

มาตรา 7 วรรคแรก กำหนดให้การดำเนินคดีกับกองทุนเพื่อการชดเชย ค่าเสียหายตามอนุสัญญานี้จะต้องดำเนินการต่อศาลที่มีอำนาจตามมาตรา 9 แห่งอนุสัญญาระหว่าง

---

<sup>92</sup> CLC Convention, article X

“ 1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.”

<sup>93</sup> CLC Convention 1992, article X

“ 2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.”

ประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 ที่ได้มีการฟ้องร้องเจ้าของเรือหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ<sup>94</sup>

เมื่อได้ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากมลพิษต่อศาลที่มีเขตอำนาจภายใต้มาตรา 9 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 ต่อผู้เป็นเจ้าของเรือหรือต่อผู้รับประกัน ศาลนั้นย่อมมีเขตอำนาจศาลเหนือการฟ้องร้องกองทุน แต่หากการฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อศาลซึ่งเป็นรัฐภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 แต่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ โจทก์ก็มีสิทธิที่จะเลือกฟ้องต่อศาลแห่งรัฐซึ่งสำนักงานใหญ่แห่งกองทุนนั้นตั้งอยู่หรือศาลซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> CIF Convention 1992, article 7

“ 1. Subject to the subsequent provisions of this Article, any action against the Fund for compensation under Article 4 of this Convention shall be brought only before a court competent under Article IX of the 1992 Liability Convention in respect of actions against the owner who is or who would, but for the provisions of Article III, paragraph 2, of that Convention, have been liable for pollution damage caused by the relevant incident.”

<sup>95</sup> CIF Convention 1992, article 7

“3. Where an action for compensation for pollution damage has been brought before a court competent under Article IX of the 1992 Liability Convention against the owner of a ship or his guarantor, such court shall have exclusive jurisdictional competence over any action against the Fund for compensation under the provisions of Article 4 of this Convention in respect of the same damage. However, where an action for compensation for pollution damage under the 1992 Liability Convention has been brought before a court in a State Party to the 1992 Liability Convention but not to this Convention, any action against the Fund under Article 4 of this Convention shall at the option of the claimant be brought either before a court of the State where the Fund has its headquarters or before any court of a State Party to this Convention competent under Article IX of the 1992 Liability Convention.”

กองทุนจะไม่ผูกพันต่อคำพิพากษาหรือคำตัดสินใด ๆ ในการฟ้องร้องที่กองทุนไม่ได้เป็นคู่ความ อย่างไรก็ตาม หากมีการแจ้งต่อกองทุนว่ามีการฟ้องร้องแต่กองทุนไม่เข้ามาต่อสู้คดี กรณีนี้กองทุนต้องผูกพันกับคำพิพากษา นอกจากนี้ ในมาตรา 7 วรรคหก กำหนดว่า เมื่อมีการฟ้องร้องให้เจ้าของเรือหรือผู้ค้าประกันต่อศาลที่มีเขตอำนาจในรัฐภาคีเพื่อให้รับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากภาวะมลพิษน้ำมันแล้ว และในกรณีที่การแจ้งดังกล่าวได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายของรัฐที่ศาลพิจารณาคดีและภายในเวลาดังกล่าวกองทุนสามารถที่จะร้องสอดเป็นคู่ความในกระบวนการพิจารณาได้ เมื่อคำพิพากษาถึงที่สุดของศาลดังกล่าวมีผลบังคับในรัฐที่มีคำพิพากษาแล้วจะมีผลผูกพันกับกองทุนในแง่ที่ว่าข้อเท็จจริงและผลการวินิจฉัยในคำพิพากษานั้นไม่อาจถูกโต้แย้งโดยกองทุน แม้ว่ากองทุนจะไม่ได้ร้องสอดเข้าในคดีดังกล่าว<sup>96</sup>

นอกจากนี้ อนุสัญญาฉบับดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ โดยกำหนดว่า คำพิพากษาใดที่ได้ยื่นฟ้องกองทุน จะมีผลบังคับใช้ในรัฐที่มีคำพิพากษา และหากไม่อยู่ภายใต้การอุทธรณ์ จะได้รับการยอมรับและบังคับในรัฐภาคี

---

<sup>96</sup> CIF Convention 1992, article 7

“5. Except as otherwise provided in paragraph 6, the Fund shall not be bound by any judgment or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.

6. Without prejudice to the provisions of paragraph 4, where an action under the 1992 Liability Convention for compensation for pollution damage has been brought against an owner or his guarantor before a competent court in a Contracting State, each party to the proceedings shall be entitled under the national law of that State to notify the Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such a manner that the Fund has in fact been in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgment rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgment was given, become binding upon the Fund in the sense that the facts and findings in that judgment may not be disputed by the Fund even if the Fund has not actually intervened in the proceedings.”

ภายใต้เงื่อนไขเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ X ของพิธีสารองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1992 แก่ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 กล่าวคือ คำพิพากษาดังกล่าวนั้นจะมีผลใช้บังคับในรัฐภาคีทันทีเมื่อได้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนที่จำเป็นในรัฐนั้น และขั้นตอนดังกล่าวจะไม่อนุญาตให้นำประเด็นแห่งคดีดังกล่าวมาฟ้องกันอีก<sup>97</sup>

### 3.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี

#### 3.2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

##### 3.2.1.1 การขนส่งของทางทะเล

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924)

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้

(2) พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules 1968)

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

<sup>97</sup> CIF Convention 1992, article 8

“ Subject to any decision concerning the distribution referred to in Article 4, paragraph 5, any judgment given against the Fund by a court having jurisdiction in accordance with Article 7, paragraphs 1 and 3, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each Contracting State on the same conditions as are prescribed in Article X of the 1992 Liability Convention.”

### (3) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978

#### (Hamburg Rules)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 ปราบกฏ  
บทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ดังนี้

อนุสัญญานี้กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือว่า หากมีข้อ  
พิพาทอันสืบเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าภายใต้อนุสัญญานี้ ให้สามารถเสนอข้อพิพาทนั้นต่อ  
อนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาดได้<sup>98</sup>

ในกรณีที่คู่สัญญาชาร์เตอร์เรือ (charter-party) ได้กำหนดว่า ข้อพิพาท  
ที่เกิดขึ้นภายใต้สัญญานี้ให้เสนอต่ออนุญาโตตุลาการและใบตราส่ง (bill of lading) ที่ออกตามสัญญา  
ชาร์เตอร์เรือ (charter-party) นั้นไม่มีระบุข้อความพิเศษกำหนดให้มีผลผูกพันผู้ทรงใบตราส่ง ผู้ขนส่ง  
ไม่อาจยกข้อกำหนัดนั้นขึ้นต่อสู้ผู้ทรงที่ได้รับใบตราส่งโดยสุจริต (good faith)<sup>99</sup>

อนุสัญญานี้กำหนดให้ผู้ที่จะใช้สิทธิเรียกร้อง (claimant) มีสิทธิ  
เลือกสถานที่ที่จะการดำเนินการอนุญาโตตุลาการได้ โดยมีสิทธิเลือกให้ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ ณ  
สถานที่ในรัฐซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานแห่งใหญ่ของจำเลย หรือภูมิลำเนาของจำเลย กรณีที่จำเลยไม่มี  
สำนักงานแห่งใหญ่ หรือ ณ สถานที่ในรัฐซึ่งเป็นที่ทำสัญญา โดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องมีสถาน  
ประกอบการ สาขา หรือสำนักงานที่ได้ทำการสัญญา หรือ ณ สถานที่ในรัฐซึ่งเป็นที่เรือที่ขนถ่ายหรือ

<sup>98</sup> Hamburg Rules, article 22 Arbitration

“ 1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.”

<sup>99</sup> Hamburg Rules, article 22 Arbitration

“2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising there-under shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.”

ท่าเรือปลายทาง หรือ ณ สถานที่ใด ๆ ที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขหรือข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาโตตุลาการ<sup>100</sup>

**(4) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules)**

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ดังนี้

อนุสัญญานี้กำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงว่า ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากการขนส่งของภายใต้สัญญานี้ ให้สามารถระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้<sup>101</sup> โดยผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิเลือกสถานที่ซึ่งจะดำเนินการอนุญาโตตุลาการ ซึ่งหากมีการตกลงกันให้ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ ณ สถานที่ใด ข้อตกลงดังกล่าวนั้นก็สามารภที่จะใช้บังคับได้ หรืออาจดำเนินการ ณ สถานที่อื่นที่อยู่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีก็ได้ ได้แก่ ณ สถานที่ซึ่งเป็นภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง หรือ ณ สถานที่ซึ่งเป็นที่รับมอบของตามที่ได้ตกลงกันในสัญญาขนส่ง หรือ ณ สถานที่ซึ่ง

<sup>100</sup> Hamburg Rules, article 22 Arbitration

“ 3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.”

<sup>101</sup> Rotterdam Rules, article 75 Arbitration agreements

“ 1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.”

เป็นที่ส่งมอบตามที่ได้ตกลงกันในสัญญาขนส่ง หรือ ณ สถานที่ซึ่งเป็นท่าเรือที่ของถูกขนถ่ายขึ้นเรือครั้งแรกหรือท่าเรือที่ได้ทำการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือครั้งสุดท้าย<sup>102</sup>

บทบัญญัติมาตรา 75 วรรคสาม กำหนดว่า สถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการนั้นจะมีผลผูกพันเมื่อได้ระบุไว้ในสัญญา Volume contract โดยระบุชื่อและที่อยู่ของผู้สัญญาอย่างชัดเจน ทั้งกรณีที่เจรจาเป็นรายบุคคล หรือกรณีมีข้อความโดยชัดแจ้งว่ามีข้อตกลงอนุญาโตตุลาการและระบุส่วนของสัญญา Volume contract ในข้อตกลงอนุญาโตตุลาการด้วย<sup>103</sup>

บุคคลที่มีใช้คู่สัญญาที่ปรากฏในสัญญา Volume contract อาจต้องผูกพันตามข้อตกลงเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการเฉพาะเมื่อ

---

<sup>102</sup> Rotterdam Rules, article 75 Arbitration agreements

“ 2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

(a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement;

or

(b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or

the port where the goods are finally discharged from a ship.”

<sup>103</sup> Rotterdam Rules, article 75

“ 3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:

(a) Is individually negotiated; or

(b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.”

(ก) สถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในข้อตกลงนั้นตั้งอยู่ในสถานที่ใดสถานที่หนึ่งดังต่อไปนี้ ได้แก่ ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง หรือสถานที่รับมอบของที่ตกลงกันในสัญญาขนส่งหรือ สถานที่ส่งมอบที่ตกลงกันในสัญญาขนส่ง หรือ ท่าเรือที่ของถูกขนถ่ายครั้งแรกบนเรือหรือท่าเรือที่ของขนถ่ายออกจากเรือครั้งสุดท้าย

(ข) ข้อตกลงดังกล่าวได้ระบุไว้ในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

(ค) บุคคลที่จะผูกพันนั้นได้รับการแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอ และ

(ง) กฎหมายที่ใช้บังคับอนุญาตให้บุคคลนั้นผูกพันตามข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ<sup>104</sup>

โดยข้อตกลงเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการดังกล่าวข้างต้นถือเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ แต่หากข้อตกลงดังกล่าวขัดหรือแย้งกับบทบัญญัตินี้ย่อมเป็นโมฆะ<sup>105</sup> นอกจากนี้ อนุสัญญาฉบับนี้ยังกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเสนอข้อพิพาทต่อ

---

<sup>104</sup> Rotterdam Rules, article 75

“ 4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:

(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;

(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and

(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.”

<sup>105</sup> Rotterdam Rules, article 75



อนุญาโตตุลาการ ใด ๆ ก็ได้ แม้ว่าการตกลงดังกล่าวจะมีขึ้นภายหลังข้อพิพาทเกิดขึ้นแล้วก็ตาม<sup>106</sup>

### 3.2.1.2 การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the contract of the international carriage of goods by road, Geneva, 19 May 1956) หรือ CMR Convention

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดเพียงเฉพาะว่า สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศอาจมีข้อกำหนดให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ โดยอนุญาโตตุลาการต้องปรับใช้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้<sup>107</sup>

---

“5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.”

<sup>106</sup> Rotterdam Rules, article 77

Agreement to arbitrate after a dispute has arisen

“Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.”

<sup>107</sup> CMR Convention, article 33

“The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.”

(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง  
ภาคผนวก 10 (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation  
Agreement หรือ CBTA Annex 10)

ความตกลงฉบับนี้ปรากฏข้อบทที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ  
อนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดเพียงว่า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอาจถูกพิจารณาชี้ขาดโดย  
อนุญาโตตุลาการตามข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างคู่กรณีหลังจากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น<sup>108</sup>

3.2.1.3 การขนส่งของทางราง (อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่ง  
ทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980) (Convention concerning International Carriage  
by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Modification of Protocol of 3  
June 1999)

อนุสัญญาฉบับนี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ  
อนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะดังต่อไปนี้

1. อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดว่า ข้อพิพาทระหว่างรัฐภาคีที่เกิดจากการ  
ตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญา อาจเสนอให้คณะอนุญาโตตุลาการพิจารณาและคู่กรณีสามารถ  
กำหนดองค์ประกอบคณะอนุญาโตตุลาการและสามารถกำหนดขั้นตอนการอนุญาโตตุลาการได้อย่าง  
อิสระ<sup>109</sup>

<sup>108</sup> CBTA Annex 10, article 10 (c) Jurisdiction

“(ii) The claim for compensation may also be settled by means of arbitration  
based on an agreement entered into between parties concerned after the claim has  
arisen.”

<sup>109</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980  
in the version of the Modification of Protocol of 3 June 1999

Title V Arbitration Article 28 Competence

“ §1 Disputes between Member States arising from the interpretation or  
application of the Convention, as well as disputes between Member States and the  
Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges  
and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration

ข้อพิพาทใดที่เกี่ยวข้องกับการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญาและอนุสัญญา อื่น ๆ หากไม่สามารถนำคดีมาสู่ศาลได้ คู่สัญญาอาจตกลงให้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยนำมาตรา 29 ถึง 32 มาใช้บังคับกับองค์ประกอบของคณะอนุญาโตตุลาการและขั้นตอนอนุญาโตตุลาการ<sup>110</sup>

2. อนุสัญญานี้กำหนดให้คู่สัญญาจะต้องระบุข้อตกลงเป็นการเฉพาะโดยจะต้องระบุประเด็นสำคัญซึ่งเป็นข้อพิพาท องค์ประกอบของอนุญาโตตุลาการและระยะเวลาสำหรับการเสนอข้ออนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการ และสถานที่ซึ่งตกลงให้ทำการพิจารณา<sup>111</sup>

---

Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.”

<sup>110</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Modification of Protocol of 3 June 1999

Title V Arbitration

Article 28 Competence

“ §2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention and of other conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.”

<sup>111</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Modification of Protocol of 3 June 1999

Article 29 Agreement to refer to arbitration. Registrar

“ The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

- a) the subject matter of the dispute;
- b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;
- c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit. ...”

3. กำหนดให้คณะกรรมการอนุญาโตตุลาการจะต้องจัดตั้งและปรับปรุงให้ทันสมัย โดยแต่ละรัฐสมาชิกอาจเสนอชื่อคนชาติของตนสองคนเพื่อเป็นคณะอนุญาโตตุลาการก็ได้<sup>112</sup>

4. กำหนดหลักเกณฑ์ในการเลือกอนุญาโตตุลาการโดยกำหนดว่า คณะอนุญาโตตุลาการจะประกอบด้วยอนุญาโตตุลาการหนึ่งคน สามคนหรือห้าคนตามข้อตกลงเพื่ออ้างถึงอนุญาโตตุลาการ อนุญาโตตุลาการจะถูกเลือกจากบุคคลที่อยู่ในคณะกรรมการที่อ้างถึงในวรรคหนึ่ง อย่างไรก็ตาม หากข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการกำหนดให้มีอนุญาโตตุลาการห้าคน คู่กรณีอาจเลือกอนุญาโตตุลาการหนึ่งคนที่ไม่อยู่ในคณะกรรมการ หากข้อตกลงกำหนดให้มีอนุญาโตตุลาการแต่เพียงผู้เดียว อนุญาโตตุลาการจะถูกเลือกโดยข้อตกลงร่วมกันระหว่างทั้งสองฝ่าย หากข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการให้มีอนุญาโตตุลาการสามหรือห้าคน แต่ละฝ่ายจะต้องเลือกอนุญาโตตุลาการหนึ่งหรือสองคนแล้วแต่กรณี โดยข้อตกลงร่วมกันแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามหรือที่ห้าซึ่งจะเป็นประธานของคณะอนุญาโตตุลาการ หากคู่สัญญาไม่สามารถตกลงในการเลือกอนุญาโตตุลาการแต่เพียงผู้เดียวหรืออนุญาโตตุลาการที่เลือกไม่สามารถตกลงเรื่องการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามหรือที่ห้าได้ ให้เลขาธิการเป็นผู้แต่งตั้ง<sup>113</sup>

---

<sup>112</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Modification of Protocol of 3 June 1999 Article 30 Arbitrators

“§1 A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.”

<sup>113</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Modification of Protocol of 3 June 1999 article 30 Arbitrators

“§2 The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be selected from persons who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators,

กรณีที่กำหนดให้มีอนุญาโตตุลาการคนเดียว หรืออนุญาโตตุลาการสามคนหรือห้าคน อนุญาโตตุลาการต้องมีสัญชาติอื่นที่ไม่ใช่สัญชาติของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่คู่กรณีทั้งสองจะมีสัญชาติเดียวกัน<sup>114</sup> และการแทรกแซงของคู่ความฝ่ายที่สามในข้อพิพาทจะไม่ส่งผลกระทบต่อองค์ประกอบของคณะอนุญาโตตุลาการ<sup>115</sup>

5. อนุสัญญานี้ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับขั้นตอนและค่าใช้จ่าย อนุญาโตตุลาการ โดยกำหนดว่า การพิจารณาตัดสินของอนุญาโตตุลาการย่อมต้องตัดสินตามวิธีพิจารณาดังที่ระบุไว้โดยเฉพาะดังต่อไปนี้

ก) ต้องมีการไต่สวนและตัดสินคดีตามหลักการว่าด้วยพยานหลักฐานที่คู่ความได้ยื่นเข้ามา แต่ไม่ใช่ในเรื่องของการตีความประเด็นปัญหาข้อกฎหมาย

ข) ไม่สามารถตัดสินเกินไปกว่าคำขอของโจทก์หรือแตกต่างไปจากสภาพของสิ่งที่เรียกร้องและไม่อาจตัดสินให้น้อยไปกว่าที่จำเลยต้องชำระ

ค) คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการซึ่งระบุเหตุผลในการตัดสินใจจะถูกร่างขึ้นโดยคณะอนุญาโตตุลาการและให้เลขาธิการแจ้งให้ทั้งสองฝ่ายทราบ

---

each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.”

<sup>114</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 30 Arbitrators

“ 3. The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.”

<sup>115</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 30 Arbitrators

“ 4. The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.”

ง) เว้นแต่มีบทบัญญัติอันเป็นข้อบังคับของสถานที่ซึ่งดำเนินการอนุญาโตตุลาการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นและภายใต้ข้อตกลงที่พิพาทของคู่สัญญา ค่าชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการย่อมเป็นที่สุด<sup>116</sup>

6. อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดค่าธรรมเนียมของอนุญาโตตุลาการ โดยกำหนดว่า ค่าธรรมเนียมของอนุญาโตตุลาการจะถูกกำหนดโดยเลขาธิการ<sup>117</sup> และศาลจะเป็นผู้กำหนดจำนวนค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายในการตัดสินและค่าธรรมเนียมของอนุญาโตตุลาการจะต้องแบ่งสรรกันระหว่างฝ่ายต่าง ๆ<sup>118</sup>

---

<sup>116</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 31 Procedure. Costs

“§1 The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;

b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;

c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;

d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.”

<sup>117</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 31 Procedure. Costs

“§2 The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.”

<sup>118</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 31 Procedure. Costs

7. อนุสัญญาฉบับนี้ กำหนดว่า การเริ่มดำเนินกระบวนการอนุญาโตตุลาการจะมีผลเช่นเดียวกับอายุความสะดุดหยุดลง ซึ่งเป็นผลมาจากบทบัญญัติที่บังคับใช้ของกฎหมายที่สำคัญต่อสถาบันของการดำเนินการปกติในศาล<sup>119</sup>

8. คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการจะมีผลบังคับใช้ในประเทศสมาชิกเมื่อได้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่จำเป็นในรัฐนั้น และไม่อาจนำประเด็นแห่งคดีดังกล่าวมาฟ้องกันได้อีก<sup>120</sup>

#### 3.2.1.4 การขนส่งของทางอากาศ

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (Warsaw Convention)

อนุสัญญาฉบับนี้ ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้โดยกำหนดว่า ข้อกำหนดใดที่ปรากฏในสัญญาและข้อตกลงพิเศษต่าง ๆ ที่มีอยู่ก่อนที่ความเสียหายซึ่งเกิดจากการที่ฝ่ายใดถือได้ว่าได้ละเมิดกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับ หรือการกำหนดเขตอำนาจศาลไว้ให้เป็นอย่างอื่น ย่อมเป็นโมฆะอย่างไรก็ตาม อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดให้สามารถเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการหากการดำเนินการอนุญาโตตุลาการจะเกิดขึ้นภายในเขตอำนาจศาลแห่งใดแห่งหนึ่งที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 28

---

“ §3 The Tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.”

<sup>119</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 32 Limitation. Enforcement

“§1 The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.”

<sup>120</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) 1999, article 32 Limitation. Enforcement

“§2 The Arbitration Tribunal’s award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.”

วรรคหนึ่ง<sup>121</sup> กล่าวคือ ต่อศาลที่มีเขตอำนาจในรัฐภาคี ได้แก่ ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือต่อศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือต่อศาลที่ผู้ขนส่งได้ทำสัญญาขนส่ง หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจ ณ สถานที่ปลายทาง ตามมาตรา 28 วรรคหนึ่ง

**(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (Montreal 1999)**

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ดังนี้

1. กำหนดว่า คู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้าอาจกำหนดเป็นหนังสือว่าข้อพิพาทใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับควมรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้สัญญานี้ ให้สามารถเสนอต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาดได้<sup>122</sup>

2. โจทก์ (claimant) มีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการ ณ เขตอำนาจศาลแห่งใดแห่งหนึ่งที่ระบุในมาตรา 33<sup>123</sup> กล่าวคือ โจทก์ (claimant)

---

<sup>121</sup> Warsaw Convention, article 32

“Any clause contained in the contract and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless for the carriage of goods arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place within one of the jurisdictions referred to in the first paragraph of Article 28.”

<sup>122</sup> MT Convention, article 34 – Arbitration

“1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.”

<sup>123</sup> MT Convention, article 34 – Arbitration

“2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.”



มีสิทธิเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ ณ สถานที่ที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือ ณ ศาลซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือ ณ ศาลที่ผู้ขนส่งได้ทำสัญญาขนส่ง หรือ ณ ศาลที่มีเขตอำนาจ ณ สถานที่ปลายทาง

3. กำหนดให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการต้องใช้บทบัญญัติของอนุสัญญา<sup>124</sup> และข้อตกลงต่าง ๆ เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการข้างต้นนี้ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงอนุญาโตตุลาการและข้อกำหนดหรือข้อตกลงดังกล่าวขัดหรือแย้งกับบทบัญญัตินี้ย่อมเป็นโมฆะ<sup>125</sup>

**3.2.1.5 การรับขนของทางแม่น้ำ (อนุสัญญาบูดาเปสต์ว่าด้วยการรับขนของทางน้ำภายในแผ่นดิน ค.ศ. 2000 (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway 2000) หรือ CMNI Convention)**

ตามอนุสัญญานี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้

**3.2.1.6 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ**

**(1) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention international Multimodal Transport of Good 1980 : MT Convention)**

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ดังนี้

1. อนุสัญญานี้กำหนดให้คู่กรณีอาจมีข้อตกลงเป็นหนังสือว่า ข้อพิพาทใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญานี้ สามารถเสนออนุญาโตตุลาการพิจารณาได้

<sup>124</sup> MT Convention, article 34 – Arbitration

“ 3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.”

<sup>125</sup> MT Convention, article 34 – Arbitration

“4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.”

2. กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ ณ ที่สถานที่ใดสถานที่หนึ่งในรัฐภาคีซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่อันเป็นสถานประกอบธุรกิจของจำเลย หรือภูมิลำเนาของจำเลย กรณีที่ไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจหลัก หรือ ณ สถานที่ที่ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องมีสถานที่ประกอบการสาขาหรือสำนักงานที่ทำสัญญา หรือ ณ สถานที่รับสินค้าหรือสถานที่จัดส่ง หรือ ณ สถานที่อื่นใดที่คู่สัญญากำหนดไว้ในข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ<sup>126</sup>

3. อนุสัญญาฉบับนี้ กำหนดให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการต้องใช้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้<sup>127</sup> และข้อตกลงเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการถือเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงของอนุญาโตตุลาการและหากข้อกำหนดใดขัดหรือแย้ง

<sup>126</sup> MT Convention, article 27 ARBITRATION

“ 1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to international multimodal transport under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) A place in a State within whose territory is situated:

(i) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) The place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(b) Any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.”

<sup>127</sup> MT Convention, article 27 ARBITRATION

“ 3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.”

กับบทบัญญัตินี้ ย่อมถือเป็นโมฆะ<sup>128</sup> หลักเกณฑ์ที่กล่าวมานี้สามารถใช้บังคับกับข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการได้ แม้ว่าคู่สัญญาได้ทำขึ้นภายหลังจากสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศเกิดขึ้น<sup>129</sup>

**(2) กฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC ว่าด้วยเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1991 (UNCTAD/ICC Rule for Multimodal Transport Documents: UNCTAD/ICC Rule 1991)**

ในบทนำของกฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ประสงค์จะใช้กฎเกณฑ์นี้ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องเพิ่มข้อตกลงอันเกี่ยวกับมาตรการที่ส่วนที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์นี้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกัน ยกตัวอย่างเช่น ข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ<sup>130</sup>

<sup>128</sup> MT Convention, article 27 ARBITRATION

“ 4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.”

<sup>129</sup> MT Convention, article 27 ARBITRATION

“5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.”

<sup>130</sup> UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents: UNCTAD/ICC Rules INTRODUCTION:

“ The Rules are available to international trade for world-wide application and will be acceptable to the international banking community being fully compatible with the latest revision of the ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP) which will become available in the near future. However, the Rules only cover a part of the customary contents of an multimodal transport contract. Thus, an MTO wishing to use the Rules as a basis for his multimodal transport contract would have to add other clauses dealing with matters such as: optional stowage, routeing, freight and charges, liens, both-to-blame collision, general average, jurisdiction and arbitration,

### (3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ

#### ค.ศ. 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005)

กรอบความตกลงฉบับนี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ดังนี้

1. กำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงเป็นหนังสือว่า ข้อพิพาทใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศภายใต้ข้อตกลงนี้สามารถเสนอให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาได้

2. กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกสถานที่ที่จะดำเนินการอนุญาโตตุลาการได้ หากได้มีการตกลงกันก็สามารถที่จะดำเนินการอนุญาโตตุลาการ ณ สถานที่ซึ่งได้ตกลงได้ หรือสถานที่ใดสถานที่หนึ่งในรัฐภาคี ได้แก่ ณ สถานที่ประกอบธุรกิจหลักของจำเลยหรือภูมิลำเนาของจำเลยในกรณีที่ไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจหลัก หรือ ณ สถานที่ที่ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องมีสถานที่ประกอบการสาขาหรือสำนักงานที่ทำสัญญา หรือ ณ สถานที่รับมอบสินค้าสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสถานที่จัดส่ง<sup>131</sup>

---

and applicable law, to satisfy his particular needs. Such additions could, of course, also be made with respect to matters covered by the Rules, but only to the extent that they are not contradictory thereto.”

<sup>131</sup> ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, article 26

“ 1. Subject to the provisions of this Article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to international multimodal transport under this Agreement shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

- a. A place in a State within whose territory is situated;
  - (i) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
  - (ii) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

3. กำหนดให้อนุญาตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการต้องใช้ บทบัญญัติของกรอบความตกลงนี้ และข้อตกลงเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการนี้จะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงอนุญาโตตุลาการและหากข้อกำหนดใด ๆ ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัตินี้ ย่อม ถือเป็นโมฆะ

4. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการข้างต้นนี้สามารถใช้บังคับกับ ข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการที่คู่สัญญาทำขึ้นหลังจากสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบระหว่างประเทศเกิดขึ้น<sup>132</sup>

### 3.2.1.7 การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนน ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973) หรือ CVR Convention

อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่าง ประเทศ ค.ศ. 1973 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดไว้ ถึงกรณีที่มีการตกลงกันมอบหมายให้ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการก่อนเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิด

---

(iii) The place of taking the goods in charge for the multimodal transport or the place of delivery: or

b. Any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.”

<sup>132</sup> ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport, article 26

“ 3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Agreement.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. Nothing in this Article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.”

ความเสียหายขึ้นนั้นเป็นโมฆะ<sup>133</sup> ดังนั้น หากตกลงกันภายหลังเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ก็ย่อมสามารถทำได้

**(2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง  
ภาคผนวก 5 (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : CBTA  
Annex 5)**

ความตกลงนี้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคลในภาคผนวก 5 ส่วนที่ 5 ว่าด้วยระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารทางถนน (Part V: Passenger Road Carrier Liability Regime) ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการว่า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอาจถูกตัดสินโดยอนุญาโตตุลาการตามข้อตกลงที่สร้างขึ้นระหว่างฝ่ายที่เกี่ยวข้องภายหลังจากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น<sup>134</sup>

**3.2.1.8 การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ**

**(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง  
กฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961 (International  
Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passengers  
by Sea, Brussels, April, 1961)**

อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดไว้ถึงกรณีที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการเสนอข้อ

<sup>133</sup> CVR Convention 1973

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 23

“3. Any clauses assigning to an arbitral tribunal a jurisdiction which is stipulated before the event that caused the damage shall likewise be null and void.”

<sup>134</sup> CBTA Annex 5, article 17: Claims and Actions

(c) Jurisdiction

“(ii) The claim for compensation may also be settled by means of arbitration based on an agreement entered into between parties concerned after the claim has arisen.”

พิพาทต่ออนุญาโตตุลาการซึ่งได้ทำก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย ถือเป็นโมฆะ แต่ความโมฆะของข้อกำหนดนั้นไม่กระทบกระเทือนถึงความสมบูรณ์ของสัญญา<sup>135</sup>

**(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Luggage by Sea, Brussels, May 27, 1967)**

อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1967 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ในมาตรา 13 ว่า หลังจากเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น คู่กรณีอาจตกลงว่าการเรียกร้องค่าเสียหายสามารถนำไปยื่นต่อเขตอำนาจศาลใด ๆ หรือนำคดีเสนอต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณาก็ได้<sup>136</sup>

---

<sup>135</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passengers by Sea 1961, article 9

“Any contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependents or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.”

<sup>136</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Luggage by Sea 1967, article 13

“3. After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.”

(3) อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ. 1974 (Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, Athens, December 13, 1974)

อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1974 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ใน มาตรา 17 ว่า หลังจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย คู่กรณีอาจตกลงว่า การเรียกร้องค่าเสียหายจะนำไปยื่นต่อเขตอำนาจศาลใด ๆ หรือเสนอต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา ก็ได้<sup>137</sup>

### 3.2.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายพาณิชย์

#### 3.2.2.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกักเรือ

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 (International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952)

อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้มีการกล่าวถึงอนุญาโตตุลาการไว้ ดังนี้

มาตรา 7 (3) หากคู่กรณีตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทไปยังเขตอำนาจศาลแห่งใดแห่งหนึ่งนอกเหนือจากศาลที่มีเขตอำนาจในการกักเรือหรือตกลงเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ศาลหรือหน่วยงานตุลาการอื่นที่เหมาะสมในเขตอำนาจศาลที่กักเรืออาจกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้องนำคดีไปฟ้องศาลได้<sup>138</sup>

---

<sup>137</sup> Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 1974, article 17 Competent jurisdiction

“2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.”

<sup>138</sup> International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952, article 7

“(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to



นอกจากนี้ ยังสามารถเสนอข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้ต่ออนุญาโตตุลาการ แต่จะไม่มีผลกระทบต่อพันธกรณีที่ตกลงที่จะยื่นข้อพิพาทต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ<sup>139</sup>

**(2) อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 (International Convention on the Arrest of Ships (Geneva, March 12, 1999))**

สำหรับอนุสัญญาการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1999 ได้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ในบทบัญญัติมาตรา 7 โดยกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันที่จะเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาได้ แม้ว่าจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเหนือข้อพิพาทเป็นการเฉพาะ<sup>140</sup>

---

arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.”

<sup>139</sup> International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952, article 11

“ The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.”

<sup>140</sup> International Convention on the Arrest of Ships, 1999, article 7

" (1) The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration. "

### 3.2.2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทาง

ทะเล

(1) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1926 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926)

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

(2) อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages (Brussels, 27 May 1967))

อนุสัญญาฉบับนี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้โดยกำหนดว่า ข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างรัฐภาคีตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปเกี่ยวกับการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้ซึ่งไม่สามารถยุติได้ผ่านการเจรจา รัฐภาคีฝ่ายหนึ่งอาจยื่นคำร้องต่ออนุญาโตตุลาการ หากภายในหกเดือนนับจากวันที่มีการยื่นคำร้องขออนุญาโตตุลาการ รัฐภาคีไม่สามารถตกลงกันในองค์ประกอบของอนุญาโตตุลาการได้ รัฐภาคีฝ่ายหนึ่งอาจเสนอข้อพิพาทต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศโดยการร้องขอให้เป็นไปตามธรรมนูญของศาล<sup>141</sup>

---

<sup>141</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967, article 15

“ Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.”

(3) **อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1993 (International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993)**

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ อนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

**3.2.2.3 กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (York-Antwerp Rules 2016)**

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ อนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

**3.2.2.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล**

(1) **อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บาง ประการของกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1910 (Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at sea 1910)**

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ อนุญาโตตุลาการไว้

(2) **อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989)**

อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ อนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้มีการกล่าวถึงอนุญาโตตุลาการไว้ว่า รัฐภาคีย่อมมีสิทธิเท่าที่ เป็นไปได้และด้วยความยินยอมของคู่สัญญา ในเรื่องการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการใน เรื่องการกู้ภัยทางทะเล<sup>142</sup>

---

<sup>142</sup> International Convention on Salvage 1989, article 27 Publication of arbitral awards

“States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.”

### 3.2.2.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

(1) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือโดนกัน ค.ศ. 1910 (International Convention for the Unification of Certain Rule of Law with Respect to Collision between Vessels, Brussels, 1910)

อนุสัญญานี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

(2) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952 (International Convention on Certain Rule Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision, 1952)

อนุสัญญานี้ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้โดยกำหนดให้สามารถเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการได้<sup>143</sup>

รัฐภาคีซึ่งได้ตกลงที่จะเสนอคดีต่ออนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างรัฐอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการตีความหรือการใช้บังคับอนุสัญญานี้ ย่อมไม่เป็นการตัดสิทธิฝ่ายจำเลยแห่งรัฐภาคีซึ่งได้ตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ<sup>144</sup>

---

<sup>143</sup> International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision, 1952, article 2

“The provisions of Article 1 shall not in any way prejudice the right of the parties to bring an action in respect of a collision before a Court they have chosen by agreement or to refer it to arbitration.”

<sup>144</sup> International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision, 1952, article 9

“The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.”

### 3.2.2.6 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969 - CLC)

อนุสัญญาดังกล่าวฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากมลพิษจากน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 - CIF)

อนุสัญญาดังกล่าวฉบับนี้ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

## บทที่ 4

### หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายขนส่ง รูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

#### 4.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์ นาวิของประเทศไทย

คดีใดจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลใดจำเป็นต้องพิจารณาหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลซึ่งหากมีกฎหมายกำหนดไว้เฉพาะก็สามารถพิจารณาจากบทบัญญัตินั้นได้ แต่หากมิได้มีการกำหนดไว้เฉพาะ จำต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ซึ่งหลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายไทยมีกำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง โดยศาลใดจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจนั้นสามารถพิจารณาเขตอำนาจศาลได้จากมูลคดีอันเป็นที่มาซึ่งทำให้โจทก์มีอำนาจฟ้อง หรือ ภูมิลำเนาของจำเลย หรือที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น สำหรับการดำเนินการระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งก็เช่นเดียวกัน จำต้องพิจารณาก่อนว่าการขนส่งรูปแบบดังกล่าวมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะหรือไม่ หากมีกำหนดไว้เป็นการเฉพาะก็สามารถบังคับตามกฎหมายดังกล่าวได้ แต่หากมิได้มีการกำหนดไว้เป็นการเฉพาะ จำต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลซึ่งได้แก่ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งประกอบพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539

#### 4.1.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของ ประเทศไทย

##### 4.1.1.1 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช 2464

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพระพุทธศักราช 2464 จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดวางการรถไฟแผ่นดิน รถไฟราษฎร์และทางหลวง ประกาศเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2464 มีบทบัญญัติทั้งหมด 162 มาตราแบ่งออกเป็น 3 ภาค ได้แก่

ภาคที่ 1 ว่าด้วยรถไฟแผ่นดิน

ส่วนที่ 1 ว่าด้วยการจัดวางการทั่วไป

ส่วนที่ 2 ว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดิน

ส่วนที่ 3 ว่าด้วยการก่อสร้าง การบำรุง และลักษณะจัดการงาน

ส่วนที่ 4 ว่าด้วยการบรรทุกส่ง

ส่วนที่ 5 ว่าด้วยความปราศรัยแห่งประชาชน

ภาคที่ 2 ว่าด้วยรถไฟราษฎร

ส่วนที่ 6 ว่าด้วยรถไฟผู้รับอนุญาต

หมวดที่ 1 ว่าด้วยการให้อุญาต

หมวดที่ 2 ว่าด้วยการกำกับตรวจตราของรัฐบาล

หมวดที่ 3 ว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดิน การก่อสร้าง การบำรุง วิธีจัดการ และการบรรทุกส่ง

หมวดที่ 4 ว่าด้วยความปราศรัยแห่งประชาชน

ส่วนที่ 7 ว่าด้วยรถไฟหัตถกรรม

ภาคที่ 3 ว่าด้วยทางหลวงและทางราษฎร

จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับเป็นเวลานานเกือบ 100 ปี สะท้อนให้เห็นถึงความล้าหลังของกฎหมายการขนส่งทางรางของไทย อีกทั้งยังไม่สอดคล้องกับพัฒนาการด้านการขนส่งทางรางในปัจจุบัน นอกจากนี้ กฎหมายฉบับดังกล่าวยังถูกนำไปใช้บังคับกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศโดยที่มีได้มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้บังคับกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ<sup>1</sup>

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้มิได้กำหนดบทบัญญัติกำหนดเขตอำนาจไว้เป็นการเฉพาะ เช่นนี้เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งทางรางระหว่างประเทศเกิดขึ้น การพิจารณาว่าศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาและพิพากษาคดีนั้น จึงต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ทั่วไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539

<sup>1</sup> พรณทิพา คูวิวัฒน์วงศ์, “ปัญหากฎหมายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ : ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุสัญญาการขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศและกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.118-119.

#### 4.1.1.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำพระราชบัญญัตินี้ฉบับนี้ว่า เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคสอง ได้กำหนดให้การรับขนของทางทะเลนั้นบังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการจัดทำพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้น ซึ่งพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 โดยมีบทบัญญัติทั้งหมด 61 มาตรา แบ่งออกเป็น 6 หมวด ดังนี้ หมวดที่ 1 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง หมวดที่ 2 ใบตราส่ง หมวดที่ 3 หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ หมวดที่ 4 ความรับผิดของผู้ขนส่ง หมวดที่ 5 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและหมวดที่ 6 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย

เมื่อพิจารณาแล้ว พบว่า พระราชบัญญัตินี้มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจไว้เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทวิภาคีและศาลทวิภาคีระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทวิภาคีระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 7 (5) ได้กำหนดให้ศาลทวิภาคีระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ จึงสรุปได้ว่า เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลเกิดขึ้นจึงต้องนำคดีมาฟ้องต่อศาลทวิภาคีระหว่างประเทศกลาง

#### 4.1.1.3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

การรับขนของทางถนนด้วยรถระหว่างประเทศจากสถานที่ในราชอาณาจักรไปยังสถานที่นอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่นอกราชอาณาจักรเข้ามายังสถานที่ในราชอาณาจักร หรือจากระหว่างสถานที่นอกราชอาณาจักรโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร กฎหมายกำหนดให้ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556<sup>2</sup>

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, มาตรา 4

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร และให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง



ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำพระราชบัญญัตินี้ว่า เนื่องจากประเทศไทยไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่งและบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ โดยพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 44 มาตรา แบ่งออกเป็น 6 หมวด ดังนี้ หมวด 1 สัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ หมวด 2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง หมวด 3 หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง หมวด 4 ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หมวด 5 การคิดค่าสินไหมทดแทนและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และหมวด 6 การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนด หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะดังนี้

1. กำหนดให้สามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด<sup>3</sup>

2. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ นอกจากนี้ ยังได้กำหนดสิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์ โดยบัญญัติว่า “โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมิใช่จากสัญญา หรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ดังต่อไปนี้

(1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ

---

ฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่กรณีที่คุณสัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่น หรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น”

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, มาตรา 38

“การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย”

- (2) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น
- (3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง
- (4) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา”<sup>4</sup>

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้สามารถรวมการพิจารณาคดีที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน โดยกำหนดว่า ในกรณีที่คู่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องร้องกัน และบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายในมูลละเมิดเดียวกันได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจหากคดีดังกล่าวมีความเกี่ยวเนื่องกัน ศาลสามารถสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจ<sup>5</sup>

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, มาตรา 39

“ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมีส่วนจากสัญญาหรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ
- (2) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น
- (3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง
- (4) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา”

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, มาตรา 40

“ ในกรณีที่คู่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิดต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่า คดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้มิได้”

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ 4 ประการ ได้แก่ กำหนดให้สามารถที่จะฟ้องร้องคดีได้ทั้งข้อพิพาทที่มีมูลกรณีจากสัญญาหรือมูลจากการกระทำละเมิด, กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ, กำหนดสิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์ และกำหนดหลักเกณฑ์ในการรวมการพิจารณาคดี

#### 4.1.1.4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้อธิบายว่า เนื่องจากการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้น โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 59 มาตรา แบ่งออกเป็น 6 หมวด ดังนี้ หมวด 1 การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ หมวด 2 การรับขนของ หมวด 3 การรับขนร่วมกัน หมวด 4 การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ขนส่งตามสัญญา หมวด 5 การฟ้องเรียกค่าเสียหาย และหมวด 6 การรับขนทางอากาศภายในประเทศ

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศได้ ไม่ว่าจะฟ้องในมูลหนี้ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือมูลหนี้ตามสัญญา หรือหนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น<sup>6</sup>
2. กรณีที่โจทก์มีสิทธิเสนอคำฟ้องในราชอาณาจักร พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ<sup>7</sup>

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 54 วรรคหนึ่ง

“การฟ้องเรียกค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และของไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ มูลหนี้ตามสัญญา หนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น จะกระทำได้เฉพาะภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 56/4

3. กำหนดสิทธิของโจทก์ในการเลือกเสนอคำฟ้องต่อศาลโดยกำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ได้แก่ ต่อศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือต่อศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่ หรือต่อศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน และศาลในถิ่นปลายทาง

สำหรับกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ โจทก์ก็มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องต่อศาลที่กล่าวมาข้างต้นเช่นกัน นอกจากนี้ วรรคสองของมาตรา 56/1 ได้บัญญัติว่า “โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการรับขนคนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของผู้ขนส่งเองหรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่น ตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ”

นอกจากนี้ วรรคสี่ในบทมาตราดียวกันได้บัญญัตินิยามของคำว่า “ข้อตกลงทางพาณิชย์” และคำว่า “ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” โดยบัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “ข้อตกลงทางพาณิชย์” หมายความว่า ข้อตกลงซึ่งทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและเกี่ยวกับข้อกำหนด ในการให้บริการร่วมในการรับขนคนโดยสารทางอากาศ แต่ไม่รวมถึงข้อตกลงเกี่ยวกับตัวแทน, “ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” หมายความว่า ที่อยู่ปกติเป็นหลักแหล่งของคนโดยสารขณะที่เกิดอุบัติเหตุ โดยห้ามมิให้นำเรื่องสัญชาติของคนโดยสารมาพิจารณาในกรณีนี้”<sup>8</sup>

คดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ถ้าโจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้อง ในราชอาณาจักร ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 56/1

“การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาโจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา
- (2) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่
- (3) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน
- (4) ศาลในถิ่นปลายทาง

4. กำหนดให้กระบวนการพิจารณาคดีให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่

5. กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจกรณีที่มีการรับขนั้นดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง โดยกำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ได้แก่ ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา, ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่, ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน และศาลในถิ่นปลายทาง<sup>9</sup> นอกจากนี้

ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บนอกจากสิทธิตามวรรคหนึ่งแล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการรับขนคนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของผู้ขนส่งเองหรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่น ตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ

กระบวนการพิจารณาคดีให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้

“ข้อตกลงทางพาณิชย์” หมายความว่า ข้อตกลงซึ่งทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและเกี่ยวกับข้อกำหนด

ในการให้บริการร่วมในการรับขนคนโดยสารทางอากาศ แต่ไม่รวมถึงข้อตกลงเกี่ยวกับตัวแทน

“ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” หมายความว่า ที่อยู่ปกติเป็นหลักแหล่งของคนโดยสารขณะที่เกิดอุบัติเหตุ โดยห้ามมิให้นำเรื่องสัญชาติของคนโดยสารมาพิจารณาในกรณีนี้

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 56/2

“การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอาจฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้งสองรายรวมกันหรือ แยกกัน ตามแต่โจทก์จะเลือก

ถ้าโจทก์ฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องเข้ามาในคดีได้

กระบวนการพิจารณาคดีและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายแห่งประเทศไทยซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่”

ยังกำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่<sup>10</sup>

โดยโจทก์อาจเลือกฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญา รวมกันหรือแยกกันก็ได้ และหากถ้าโจทก์ฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งใดเพียงรายเดียว ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องนั้นก็ยังมีสิทธิเรียกผู้ขนส่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องเข้ามาในคดีได้ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้กระบวนการพิจารณาคดีและผลแห่งคดีเป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่

#### 4.1.1.5 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การขนส่งของทางแม่น้ำ)

การขนส่งของทางแม่น้ำภายในประเทศนั้นอยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 รับชน โดยในหมวดที่ 1 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของ (มาตรา 610 ถึง มาตรา 633)

การแบ่งประเภทของกฎหมายหากพิจารณาตามเนื้อหาสามารถแบ่งกฎหมายได้เป็น 2 ประเภท คือ กฎหมายสารบัญญัติ (substantive law) และกฎหมายวิธีสบัญญัติ (procedural law) และเมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว กฎหมายฉบับดังกล่าวถูกจัดประเภทเป็นกฎหมายสารบัญญัติ (substantive law) กล่าวคือ เป็นกฎหมายที่กำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบแก่บุคคล มิใช่กฎหมายที่กำหนดกระบวนการวิธีพิจารณาความอันจะนำมาใช้บังคับให้เป็นไปตามสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลเช่นกฎหมายวิธีสบัญญัติ (procedural law) ด้วยเหตุนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงมิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดกระบวนการวิธีพิจารณาความที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

เช่นนี้ เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งของทางแม่น้ำเกิดขึ้น การพิจารณาว่าศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาและพิพากษาคดีนั้น จึงต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 56/3

“การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา สำหรับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 56/2 นอกจากสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 56/1 แล้ว โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่”

นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนยังใช้บังคับกับการขนส่งของทางแม่น้ำระหว่างประเทศด้วย เนื่องจากประเทศไทยมิได้มีบทบัญญัติกฎหมายที่จะใช้บังคับกับการขนส่งของทางแม่น้ำระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ และแม้ว่าประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ตาม แต่กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลใช้บังคับกับสัญญาการรับขนของทางทะเล มิใช่การขนส่งของทางแม่น้ำ<sup>11</sup> เช่นนี้ เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งของทางแม่น้ำระหว่างประเทศเกิดขึ้น การพิจารณาว่าศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาและพิพากษาคดีนั้น จึงต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539

#### 4.1.1.6 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

การขนส่งของที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปโดยกำหนดให้อยู่ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียวกันนั้นกฎหมายได้กำหนดให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548<sup>12</sup> ซึ่งในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติได้อธิบายว่า เนื่องจากมีการพัฒนารูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศโดยใช้การขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงได้ตรา

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534, มาตรา 4 วรรคหนึ่ง

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้”

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 4

“ในพระราชบัญญัตินี้ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่ง ที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง”



เป็นพระราชบัญญัตินี้ โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 80 มาตรา แบ่งออกเป็น 4 หมวด ดังนี้ หมวด 1 สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมวด 2 การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมวด 3 การระงับข้อพิพาท และหมวด 4 บทกำหนดโทษ

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวแล้วพบว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะดังนี้

1. ในบทบัญญัติมาตรา 66 ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือคดีที่มีมูลกรณีจากละเมิดที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งยังมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับสัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรที่มีรูปแบบการขนส่งแตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกันให้นำพระราชบัญญัติฉบับนี้มาใช้บังคับอีกด้วย<sup>13</sup>

2. บทบัญญัติมาตรา 65 ได้กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันก่อนที่จะเกิดสิทธิเรียกร้องให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้โดยระบุไว้ในใบตราส่งหรือระบุไว้ในสัญญาก็ได้

แต่หากกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้มีข้อตกลงระบุศาลในการฟ้องคดีดังกล่าวไว้ พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้โจทก์มีสิทธิที่จะเลือกฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ โดยกำหนดไว้ 3 ศาล ได้แก่ ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย, ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย และศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใด ๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ แม้ว่าจะได้ตกลงกันภายหลังจากที่เกิดสิทธิเรียกร้องแล้วก็ตาม<sup>14</sup>

<sup>13</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 66

“คำฟ้องเกี่ยวกับคดีแพ่งในราชอาณาจักรไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามพระราชบัญญัตินี้ และคำฟ้องเกี่ยวกับสัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรตามมาตรา 5 ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 65



กล่าวโดยสรุป พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ 4 ประการ คือ **ประการแรก** กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ **ประการที่สอง** กำหนดให้สามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือคดีที่มีมูลกรณีจากละเมิด **ประการที่สาม** กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี และ **ประการสุดท้าย** กำหนดให้โจทก์มีสิทธิที่จะเลือกฟ้อง

#### 4.1.1.7 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารว่าจะขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระโดยรถจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ไม่ว่าจะมียานพาหนะหรือไม่ กฎหมายกำหนดให้สัญญาดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 โดยในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำไว้ว่า เนื่องจากการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความ

---

“คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้นเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้

ในกรณีที่มีได้มีการระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
  - (2) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
  - (3) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ
- อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใด ๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว”

รับผิดชอบของคู่สัญญาในสัญญารับขนคนโดยสารระหว่างประเทศให้มีความเป็นเอกภาพ จึงได้ตราเป็นพระราชบัญญัตินี้ขึ้น โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบัญญัติทั้งหมด 35 มาตรา แบ่งออกเป็น 5 หมวด ดังนี้ หมวด 1 สัญญารับขนคนโดยสารระหว่างประเทศ หมวด 2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง หมวด 3 ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หมวด 4 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน หมวด 5 การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

โดยเมื่อพิจารณากฎหมายฉบับดังกล่าวแล้วพบว่า มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะดังนี้

1. ในบทบัญญัติมาตรา 32 กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศสามารถบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้ได้ ไม่ว่าจะการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด<sup>15</sup>

2. ในบทบัญญัติมาตรา 33 วรรคหนึ่ง ได้กำหนดให้สิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์ โดยกำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ซึ่งได้กำหนดไว้ 4 ศาล ได้แก่ ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง, ศาลในประเทศที่ความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้, ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์ และในวรรคสองบทบัญญัติเดียวกัน ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาและพิพากษาการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระโดยรถในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้<sup>16</sup>

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557, มาตรา 32

“ ความในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ที่เกิดจากสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณี จากสัญญาหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของผู้ขนส่ง บุคคลที่ถูกใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนด ในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย”

<sup>16</sup> พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557, มาตรา 33

“ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

#### 4.1.1.8 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ)

ประเทศไทยมิได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศใช้บังคับเป็นการเฉพาะ<sup>17</sup> จึงต้องพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขน ในหมวดที่ 2 (มาตรา 634 ถึง มาตรา 639)

เมื่อการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งตามที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิใช่กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการวิธีพิจารณาความ ดังนั้น กฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยจึงไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดกระบวนการวิธีพิจารณาความที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ด้วยเหตุนี้เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศเกิดขึ้น การพิจารณาว่าศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้น จึงต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 เช่นเดียวกับข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางแม่น้ำระหว่างประเทศ

#### 4.1.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

ประเทศไทยไม่มีศาลพาณิชย์นาวีเป็นการเฉพาะ เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวี การพิจารณาว่าศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจนั้น ก่อนที่จะมีการจัดตั้งศาล

- (1) ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
- (2) ศาลในประเทศที่ความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- (3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือ
- (4) ศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ในประเทศไทยให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

<sup>17</sup> ญัตติวิมล สละสวัสดิ์, “ความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย : ศึกษาเปรียบเทียบอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายของราชอาณาจักรสวีเดน,” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี ปีที่ 10 ฉบับที่ 11, น.30.

ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางในปี พ.ศ. 2540 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวี ได้แก่ ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี ศาลแพ่งกรุงเทพใต้และศาลจังหวัด ต่อมาเมื่อมีการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ศาลดังกล่าวก็มีบทบาท มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีแทนศาลชั้นต้นอื่น ซึ่งเมื่อพิจารณากฎหมายพาณิชย์นาวีไทย พบว่า บางฉบับได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินั้น โดยตรงให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษา แต่บางฉบับมิได้กำหนดให้อยู่ในเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ส่งผลให้คดีเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีบางประเภทมิได้อยู่ในเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง<sup>18</sup> การค้นคว้าอิสระฉบับนี้จึงทำการศึกษาว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยฉบับใดบ้างที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ และหากมีกำหนดไว้ แต่ละฉบับได้กำหนดไว้แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

#### 4.1.2.1 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้อธิบายว่าเนื่องจากมีจำนวนเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศเป็นจำนวนมาก และเรือดังกล่าวนั้นส่วนมากเป็นเรือต่างชาติซึ่งไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร เมื่อเกิดความรับผิดชอบทางแพ่งขึ้น หากนำคดีขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้าหนี้จึงสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ประกอบด้วยบทบัญญัติทั้งหมด 31 มาตรา

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แล้วพบว่า ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ดังนี้

กำหนดศาลซึ่งมีอำนาจสั่งกักเรือ ในบทบัญญัติมาตรา 4 โดยบัญญัติไว้ว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 5 และมาตรา 6 ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง เพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้อง

<sup>18</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557), น.295-299.

เกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ยขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล”<sup>19</sup>

จากบทบัญญัติดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือมี 2 ศาล ได้แก่ ศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ยขอให้สั่งกักอยู่และศาลที่เรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เจ้าหนี้ยสามารถยื่นคำร้องขอให้กักเรือล่วงหน้าก่อนที่เรือนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร โดยบัญญัติในลักษณะดังกล่าวเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการกักเรือของเจ้าหนี้ย<sup>20</sup> และเมื่อพิจารณา มาตรา 3 พบว่า ได้กำหนดนิยามของคำว่าศาลไว้ โดยบัญญัติว่า “ศาล หมายความว่า ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด” ดังนั้น การจะยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือต่อศาลใดนั้น ก็ต้องพิจารณาว่าเรือที่ประสงค์จะสั่งกักอยู่ในเขตอำนาจศาลใด

เมื่อพิจารณา มาตรา 7 (7) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 พบว่า บทบัญญัติดังกล่าวกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่เกี่ยวกับการกักเรือ เช่นนี้จะเห็นได้ว่ากฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวได้กำหนดไว้แตกต่างกัน

อย่างไรก็ตาม ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นต่อประเด็นปัญหาดังกล่าวไว้ว่า แม้ว่ากฎหมายทั้งสองฉบับต่างเป็นกฎหมายพิเศษหรือกฎหมายเฉพาะ แต่เมื่อบัญญัติไว้แตกต่างกัน พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็เหมือนจะถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดี

<sup>19</sup> พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534, มาตรา 4

“ภายใต้บังคับมาตรา 5 และมาตรา 6 ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าลูกหนี้ยจะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้ยซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้ยหรือลูกหนี้ยเป็นผู้ครอบครอง เพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ยขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล”

<sup>20</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556), น.127-128.

ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 เนื่องจากออกมาใช้บังคับภายหลัง ดังนั้น ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด จึงไม่มีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่เกี่ยวกับการกักเรืออีก<sup>21</sup>

นอกจากนี้ ได้กำหนดศาลที่มีอำนาจรับฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการกักเรือ โดยเจ้าหนี้สามารถฟ้องต่อศาลที่สั่งกักเรือ และศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งมิใช่ศาลที่สั่งกักเรือ โดยเจ้าหนี้จะต้องแสดงให้เห็นที่พอใจแก่ศาลว่าการพิจารณาคดีในศาลดังกล่าวนั้นเป็นการสะดวก<sup>22</sup>

กล่าวโดยสรุป การพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลคดีกักเรือ นั้นต้องพิจารณาจากกฎหมายสองฉบับ คือ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 โดยได้กำหนดศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือ, กำหนดศาลที่มีอำนาจรับฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการกักเรือ และกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่เกี่ยวกับการกักเรือ

#### 4.1.2.2 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำไว้ว่า เนื่องจากการจำนองเรือเดินทะเลและบุริมสิทธิทางทะเลนั้นอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่เหมาะสมต่อลักษณะเฉพาะที่จำเป็นของกิจการเรือเดินทะเล จำเป็นต้องแยกการจำนองเรือเดินทะเลและบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือเดินทะเลออกจากกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่อยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงได้ตราเป็นพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 30 มาตรา แบ่งออกเป็น 2 หมวด ดังนี้ หมวด 1 การจำนอง และหมวด 2 บุริมสิทธิทางทะเล

<sup>21</sup> เฟิงอ้วง, น.128-129.

<sup>22</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 28

“เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12 (2) แล้ว เจ้าหนี้จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลดังต่อไปนี้ก็ได้ คือ

(1) ศาลที่สั่งกักเรือ

(2) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมีใช้ศาลตาม (1) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เห็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก”

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุรีมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 พบว่า กฎหมายฉบับนี้มีบทบัญญัติกำหนดศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีไว้เป็นการเฉพาะในบทบัญญัติมาตรา 20 โดยได้กำหนดให้คำฟ้องเกี่ยวกับการจํานองเรือ ให้สามารถเสนอต่อศาลได้ 2 ศาล ได้แก่ ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือและศาลแพ่ง โดยพิจารณาว่ามีการกักเรือตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือหรือไม่ หากปรากฏว่าเรือดังกล่าวได้ถูกเจ้าพนักงานบังคับคดีทำการกักไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ จะต้องเสนอคำฟ้องต่อศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ แต่หากไม่ได้มีการกักเรือตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือจะต้องเสนอคำฟ้องต่อศาลแพ่ง<sup>23</sup>

#### 4.1.2.3 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 ได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำไว้ว่า เนื่องจากมีจารีตประเพณีสากลของการเดินเรือกำหนดให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการเสียหายทรัพย์สินหรือผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน มีสิทธิเรียกเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้ จึงจำเป็นต้องตราเป็นกฎหมายเพื่อรับรองการปฏิบัติตามจารีตประเพณีสากล ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบัญญัติทั้งหมด 21 มาตรา แบ่งออกเป็น 3 หมวด ดังนี้ หมวด 1 การใช้สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หมวด 2 หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และหมวด 3 คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วพบว่า มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะในบทบัญญัติมาตรา 20 โดยกำหนดให้คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

<sup>23</sup> พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุรีมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537, มาตรา 20

“คำฟ้องเกี่ยวกับการจํานองเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เสนอต่อศาลดังต่อไปนี้คือ

(1) ถ้าเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ทำการกักเรือไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ ให้เสนอต่อศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ

(2) ในกรณีที่ไม่ได้มีการกักเรือตาม (1) ให้เสนอต่อศาลแพ่ง”



#### 4.1.2.4 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 ได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำไว้ว่า เนื่องจากมีความต้องการจัดทำกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลและบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม จึงสมควรตราเป็นพระราชบัญญัตินี้ โดยพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 34 มาตรา แบ่งเป็น 3 หมวด ดังนี้ หมวด 1 การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย หมวด 2 สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และหมวด 3 สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 แล้วพบว่า มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะในบทบัญญัติมาตรา 29 โดยกำหนดให้คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

#### 4.1.2.5 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนก้น

พ.ศ. 2548

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนก้น พ.ศ. 2548 ได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำไว้ว่า เนื่องจากมีกรณีเรือโดนก้นมากขึ้น และความเสียหายอันสืบเนื่องมาจากเรือโดนก้นนั้นมีลักษณะเฉพาะ จึงสมควรตราเป็นพระราชบัญญัตินี้ โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 23 มาตรา แบ่งเป็น 3 หมวด ดังนี้ หมวด 1 ความรับผิดกรณีเรือโดนก้น หมวด 2 ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้กรณีเรือโดนก้น และหมวด 3 การใช้สิทธิทางศาล

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนก้น พ.ศ. 2548 มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะในบทบัญญัติมาตรา 22 โดยกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาเหนือคดีเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนก้น

#### 4.1.2.6 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ได้อธิบายถึงเหตุผลในการจัดทำไว้ว่า เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษเพื่อให้มีการชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่องค์การทางทะเล (International Maritime



Organization) ได้จัดทำขึ้นจึงสมควรตราพระราชบัญญัติขึ้น โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 39 มาตรา แบ่งออกเป็น 7 หมวด ดังนี้ หมวด 1 บททั่วไป หมวด 2 ความรับผิดชอบ หมวด 3 การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน หมวด 4 การวางหลักประกัน หมวด 5 การดำเนินคดีและอายุความหมวด 6 เขตอำนาจศาล และหมวด 7 บทกำหนดโทษ

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 มาตรา 34 โดยบัญญัติว่า “ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ”<sup>24</sup> แต่ในบทบัญญัติมาตราดังกล่าวมิได้กำหนดว่าหมายถึงศาลใด ซึ่งจะต้องพิจารณานิยามตามมาตรา 3 ได้กำหนดนิยามคำว่า “ศาล” ว่าหมายความถึงศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจึงเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

กำหนดให้ศาลมีอำนาจในการแบ่งและจัดสรรหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เจ้าของเรือได้วางหลักประกันการจำกัดความรับผิด<sup>25</sup>

นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบังคับและยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ โดยกำหนดว่า คำพิพากษาเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษถึงที่สุดของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่ คำพิพากษานั้น

---

<sup>24</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 34

“ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี ทั้งนี้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง โดยอนุมัติประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อกำหนดใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการพิจารณาก็ได้”

<sup>25</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 35

“ในกรณีที่เจ้าของเรือได้วางหลักประกันการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 21 ไว้ต่อศาล ให้ศาลมีอำนาจในการแบ่งและจัดสรรหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 24 ทั้งนี้ ศาลจะออกข้อกำหนดใด ๆ เพื่อประโยชน์สำหรับการดำเนินการดังกล่าวก็ได้”

ได้มาโดยกลฉ้อฉล หรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี หรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>26</sup>

#### 4.1.2.7 พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติอธิบายว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้ตราขึ้นเนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากน้ำมัน ค.ศ. 1992 จึงได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่ออนุวัติกฎหมายภายในให้สอดคล้อง โดยพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติทั้งหมด 35 มาตรา แบ่งออกเป็น 6 หมวด ดังนี้ หมวด 1 บททั่วไป หมวด 2 กองทุน หมวด 3 เงินสมทบทุน หมวด 4 การเรียกร้อง การดำเนินคดี และอายุความ หมวด 5 เขตอำนาจศาล และหมวด 6 บทกำหนดโทษ

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว ปรากฏว่า ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในหมวดที่ 5 ไว้เป็นการเฉพาะ ตั้งแต่มาตรา 30 ถึงมาตรา 34 โดยในมาตรา 30 กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือการฟ้องร้องดำเนินคดีเกี่ยวกับพระราชบัญญัตินี้ นอกจากนี้ได้กำหนดให้อธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการพิจารณาได้<sup>27</sup> และศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศยังมีอำนาจพิจารณากรณีที่มีการ

<sup>26</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 36

“คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

- (1) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล
- (2) จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี
- (3) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล”

<sup>27</sup> พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 30

ดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในศาลต่างประเทศ ซึ่งประเทศนั้นเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาความรับผิด แต่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญากองทุน หากผู้เสียหายก็สามารถนำคดีมาฟ้องต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและคดีนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือตามความในมาตรา 31<sup>28</sup>

กำหนดให้กองทุนมีสิทธิที่จะเข้าร่วมเป็นคู่ความในคดีหากมีการฟ้องเจ้าของเรือหรือผู้รับประกันของเจ้าของเรือตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ<sup>29</sup>

---

“การดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้อธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางโดยอนุมัติประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อกำหนดใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการพิจารณาก็ได้”

<sup>28</sup> พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 31

“ในกรณีที่มีการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากความเสียหาย จากมลพิษต่อเจ้าของเรือหรือผู้รับประกันของเจ้าของเรือในศาลต่างประเทศ ซึ่งประเทศดังกล่าวเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาความรับผิด แต่ไม่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญากองทุน บุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากมลพิษ มีสิทธินำคดีมาฟ้องกองทุนต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ หากคดีนั้นอยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่ง ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ”

<sup>29</sup> พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 32

“ในกรณีที่มีการฟ้องเจ้าของเรือหรือผู้รับประกันของเจ้าของเรือตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกองทุนมีสิทธิที่จะเข้าร่วมเป็นคู่ความในคดีดังกล่าวได้”

กำหนดให้คำพิพากษาถึงที่สุดของศาลในส่วนที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่ฟังเป็นข้อยุติแล้วมีผลผูกพันกองทุนด้วย หากมีการฟ้องคดีตามรูปแบบในข้อกำหนดตามมาตรา 30 แล้ว และกองทุนมิได้เข้ามาในคดี<sup>30</sup>

กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบังคับคำพิพากษาถึงที่สุดของศาลต่างประเทศ โดยกำหนดให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ หากมิใช่คำพิพากษาที่ได้มาโดยกลฉ้อฉลหรือมิใช่กรณีที่จำเลยไม่ได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี หรือคำพิพากษานั้นไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 33

“ในการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือหรือผู้รับประกันของเจ้าของเรือ ถ้าคู่ความรายหนึ่งรายใดได้แจ้งให้กองทุนทราบถึง การฟ้องคดีตามรูปแบบในข้อกำหนดตามมาตรา 30 แล้ว และกองทุนมิได้เข้ามาในคดีให้คำพิพากษาถึงที่สุดของศาลในส่วนที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่ฟังเป็นข้อยุติแล้วมีผลผูกพันกองทุนด้วย”

<sup>31</sup> พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560, มาตรา 34

“คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของกองทุนของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญากองทุน ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

- (1) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล
- (2) จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี
- (3) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

## 4.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

การระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการในประเทศไทยอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้มีได้กำหนดไว้โดยตรงว่า ข้อพิพาทลักษณะใดที่สามารถระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ แต่ก็เป็นที่ทราบกันว่าข้อพิพาทที่สามารถระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้นั้นคือข้อพิพาทในทางแพ่งต่าง ๆ ที่มีใช่เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่หากเป็นข้อพิพาทในทางอาญา ข้อพิพาทดังกล่าวไม่สามารถใช้การระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้เนื่องจากเป็นเรื่องที่สำคัญ เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอันจะต้องมีความชัดเจน เป็นไปในทิศทางเดียวกันซึ่งจะต้องอาศัยกระบวนการทางศาล<sup>32</sup> การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ศึกษาว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการไว้หรือไม่ อย่างไร เพื่อทำการศึกษาว่าสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ในรูปแบบใดจึงจะเกิดประโยชน์ต่อระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยมากที่สุด

### 4.2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศไทย

#### 4.2.1.1 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพระพุทศักราช 2464

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพระพุทศักราช 2464 แล้วพบว่า ในปัจจุบันมิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากกฎหมายฉบับดังกล่าวถือเป็นกฎหมายสารบัญญัติ (substantive law) มิใช่กฎหมายที่กำหนดกระบวนการวิธีพิจารณาความอันจะนำมาใช้บังคับให้เป็นไปตามสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลเช่นกฎหมายวิธีสบัญญัติ (procedural law)

#### 4.2.1.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกัน

<sup>32</sup> สุรรัตน์ ประจันปัจฉินิก, “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในสัญญาทางปกครอง,” (ดุสิตนิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558), น.117-118.

#### 4.2.1.3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตโตตุลาการไว้ในมาตรา 41 โดยบัญญัติเพียงว่าให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

#### 4.2.1.4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบอนุญาตโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา 56/5 โดยบัญญัติให้คู่สัญญาในสัญญารับขนของสำหรับการรับขนทางอากาศสามารถตกลงเป็นหนังสือให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้โดยการอนุญาโตตุลาการได้

ในวรรคสองของบทบัญญัติเดียวกันได้กำหนดสิทธิในการเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการของผู้เรียกร้อง โดยกำหนดให้ผู้เรียกร้องค่าเสียหายมีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งซึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคีมาตรา 56/1 หรือจะดำเนินการอนุญาโตตุลาการในประเทศไทย

กรณีผู้เรียกร้องเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งซึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคีตามมาตรา 56/1 ผู้เรียกร้องมีสิทธิเลือกเสนอให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการต่อศาลในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจ ได้แก่ ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา, ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่, ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน และศาลในถิ่นปลายทาง

สำหรับกรณีที่ผู้เรียกร้องเลือกให้มีการพิจารณาในราชอาณาจักรพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ข้อตกลงที่เกี่ยวกับการเลือกของผู้เรียกร้องว่าจะให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาโตตุลาการ ณ ที่ใด ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการ และในกรณีที่ข้อกำหนดใด ๆ ของข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติดังกล่าวจะมีผลเป็นโมฆะ<sup>33</sup>

<sup>33</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558, มาตรา 56/5

“คู่สัญญาในสัญญารับขนของในการรับขนทางอากาศอาจตกลงเป็นหนังสือ ให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ โดยการอนุญาโตตุลาการ

#### 4.2.1.5 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การขนส่งของทางแม่น้ำ)

การขนส่งของทางแม่น้ำอยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นกฎหมายสารบัญญัติ (substantive law) มิใช่กฎหมายวิธีสบัญญัติ (procedural law) ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตต่อตุลาการไว้เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกับเขตอำนาจศาล เช่นนี้จึงต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับอนุญาตต่อตุลาการ คือ พระราชบัญญัติอนุญาตต่อตุลาการ พ.ศ. 2545

#### 4.2.1.6 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พบว่า มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตต่อตุลาการไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา 67 โดยกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันเป็นหนังสือกำหนดให้เสนอข้อพิพาทที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดให้อนุญาตต่อตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้ ซึ่งข้อตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาตต่อตุลาการนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณีดังนี้

1. กรณีคู่สัญญาได้ตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาตต่อตุลาการก่อนเกิดสิทธิเรียกร้อง ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประการดังนี้

**ประการแรก** กรณีที่คู่สัญญาได้ระบุสถานที่ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยการอนุญาตต่อตุลาการไว้

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้กรณีที่คู่สัญญาได้ระบุสถานที่ที่จะดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตต่อตุลาการก่อนเกิดสิทธิเรียกร้องก็สามารถดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตต่อตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศที่คู่สัญญาได้ตกลงกันในสัญญา

**ประการที่สอง** กรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตต่อตุลาการแต่ไม่ได้ระบุสถานที่ดำเนินกระบวนการพิจารณาไว้

ผู้เรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนของสำหรับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา มีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาตต่อตุลาการภายในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีตามมาตรา 56/1 และถ้าเลือกให้มีการพิจารณาในราชอาณาจักรให้อนุญาตต่อตุลาการหรือคณะอนุญาตต่อตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ให้ถือว่าบทบัญญัติวรรคสองเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาตต่อตุลาการ และในกรณีที่ข้อกำหนดใด ๆ ของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาตต่อตุลาการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติดังกล่าว ย่อมเป็นโมฆะ”



พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้ผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิเลือกดำเนินกระบวนการพิจารณา ณ สถานที่ในประเทศใดประเทศหนึ่งเพื่อดำเนินการอนุญาโตตุลาการดังต่อไปนี้ได้

(1) ประเทศที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง

(2) ประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้นซึ่งต้องปรากฏว่าคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย

(3) ประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

2. กรณีคู่สัญญาได้ตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้กรณีมีข้อตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว คู่สัญญาสามารถตกลงให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใด ๆ ก็ได้

นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายที่อนุญาโตตุลาการจะนำมาใช้ในการพิจารณา โดยสามารถแบ่งได้ 2 กรณี

1. กรณีมีข้อตกลงเป็นหนังสือให้ใช้กฎหมายของประเทศหนึ่งภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว อนุญาโตตุลาการก็สามารถวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทตามบทบัญญัติกฎหมายของประเทศที่ตกลงได้

2. กรณีไม่มีข้อตกลงเป็นหนังสือให้ใช้กฎหมายของประเทศหนึ่ง ให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดตามบทบัญญัติในหมวด 1 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ต่าง ๆ 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 บททั่วไป

ส่วนที่ 2 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง

ส่วนที่ 3 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ส่วนที่ 4 ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและการคิดค่าเสียหาย

ส่วนที่ 5 การใช้สิทธิเรียกร้อง<sup>34</sup>

<sup>34</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 68



#### 4.2.1.7 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 แล้วพบว่า พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะในมาตรา 34 โดยกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

การบัญญัติในลักษณะดังกล่าวที่กำหนดเพียงว่าให้สามารถระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ ด้วยเหตุนี้จึงต้องพิจารณากฎหมายที่ว่าด้วยอนุญาโตตุลาการต่อไปอีก ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545

#### 4.2.1.8 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ)

การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งทำให้กฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยมิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะเช่นกัน

### 4.2.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

#### 4.2.2.1 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 7 (11) ได้กำหนดให้คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาทคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรืออยู่ในเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางตาม (7)

---

“ให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อเรียกร้องอันมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามบทบัญญัติในหมวด 1 แห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นหนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่ตกลงกันได้”

#### 4.2.2.2 พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

#### 4.2.2.3 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547

พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

#### 4.2.2.4 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

#### 4.2.2.5 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 มิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

#### 4.2.2.6 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 มิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

#### 4.2.2.7 พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 มิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

#### 4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการตาม อนุสัญญาระหว่างประเทศในการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีบางฉบับกับ กฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในปัจจุบัน

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยนั้นได้รับอิทธิพลมาจากอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ จึงมีความจำเป็นจะต้องศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในระบบกฎหมายขนส่งในแต่ละด้านและกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เป็นต้นแบบของกฎหมายไทยว่า อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้อย่างไร เพื่อประโยชน์ในการศึกษาเปรียบเทียบว่า กฎหมายที่เป็นอยู่ในปัจจุบันสมควรได้รับการแก้ไขหรือไม่ อย่างไร

##### 4.3.1 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี

###### 4.3.1.1 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

###### (1) การขนส่งของทางทะเล

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายขนส่งทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลและในกฎหมายไทย พบว่า อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลส่วนใหญ่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ มีเพียง Hague Rules 1924 เท่านั้นที่มีได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เป็นการเฉพาะ

สำหรับ Hague-Visby Rules 1968 และ Hamburg Rules 1978 ได้กำหนดเพียงแต่ทำให้สามารถฟ้องร้องโดยอาศัยมูลกรณีจากละเมิดได้ นอกจากนี้ Hamburg Rules 1978 ยังได้กำหนดสิทธิของโจทก์ในการเลือกฟ้องต่อศาล ข้อตกลงเลือกศาลภายหลังที่สิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น และกำหนดหลักเกณฑ์ห้ามดำเนินการซ้ำในระหว่างที่คดีอยู่ในระหว่างพิจารณาของศาลที่มีเขตอำนาจ ส่วน Rotterdam Rules 2009 ถือเป็นอนุสัญญาที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญาฉบับอื่น โดยสามารถสรุปได้ดังนี้ กำหนดให้สามารถยกข้อต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ได้ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือมูลละเมิด, กำหนดสิทธิโจทก์ในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลในกรณีที่ผู้ขนส่งถูกฟ้อง, กำหนดหลักเกณฑ์เมื่อ

คู่สัญญาได้ตกลงเลือกศาลไว้, กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจกรณีที่ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลถูกฟ้อง และกำหนดหลักเกณฑ์การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติกำหนดเขตอำนาจไว้เป็นการเฉพาะ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการขนส่งของทางทะเลตามกฎหมายไทยนั้นสอดคล้องกับ Hague Rules 1924 แต่ไม่สอดคล้องกับ Hague-Visby Rules 1968, Hamburg Rules 1978 และ Rotterdam Rules 2009 โดยแม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะได้นำสาระสำคัญจาก Hague-Visby Rules 1968 และ Hamburg Rules 1978 มากำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ<sup>35</sup> แต่ก็ไม่ได้นำสาระสำคัญในเรื่องหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลมา ด้วยเหตุนี้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการขนส่งของทางทะเลของกฎหมายไทยจึงไม่สอดคล้องกับ Hague-Visby Rules 1968 และ Hamburg Rules 1978 ส่วนสาเหตุที่ไม่สอดคล้องกับ Rotterdam Rules 2009 เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จัดทำในขณะที่ยังไม่มี Rotterdam Rules 2009 ประกอบกับประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาทั้ง 4 ฉบับข้างต้น จึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้องกับอนุสัญญาทั้ง 4 ฉบับ

## (2) การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศทั้งหมดที่ทำการศึกษาและกฎหมายไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ โดยที่ CMR Convention 1956 กำหนดให้โจทก์สามารถใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาได้แม้ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมิได้มีมูลกรณีจากสัญญา, กำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์, กำหนดหลักเกณฑ์ห้ามฟ้องซ้ำหากคดีดังกล่าวมีคำพิพากษาแล้ว หรือห้ามฟ้องซ้อนในกรณีที่ดีดังกล่าวอยู่ระหว่างพิจารณาคดีของศาล และได้กำหนดการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

<sup>35</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ*, พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร:สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2559), น.148.

สำหรับความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบไม่ว่าความรับผิดชอบนั้นจะมีมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด และกำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์

ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ได้กำหนดไว้ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ, กำหนดให้สามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด, กำหนดสิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์ และกำหนดหลักเกณฑ์ให้ศาลสามารถสั่งโอนคดีไปรวมการพิจารณาได้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศของกฎหมายไทยนั้นมีส่วนที่ไม่สอดคล้องกับ CMR Convention 1956 กล่าวคือ กฎหมายไทยมิได้มีบทบัญญัติกำหนดการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศและการห้ามฟ้องซ้ำฟ้องซ้อน อาจเป็นเพราะประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา<sup>36</sup> จึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้อง นอกจากนี้ กฎหมายไทยมีทั้งส่วนที่สอดคล้องและไม่สอดคล้องกับความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 กล่าวคือ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การใช้สิทธิเรียกร้องไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิดและกำหนดสิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์ไว้ทั้ง 2 ฉบับ อย่างไรก็ตาม ยังมีส่วนที่ไม่สอดคล้อง คือ ความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 มิได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการรวมคดีไว้ โดยสาเหตุที่กฎหมายไทยมีความสอดคล้องกับความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 อาจเป็นเพราะได้จัดทำพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ภายหลังจากการจัดทำร่างความตกลง ซึ่งประเทศไทยถือเป็นหนึ่งในประเทศผู้จัดทำร่างและในข้อบทที่ 14 ได้กำหนดให้ประเทศภาคีต้องดำเนินการออกกฎหมายให้สอดคล้องกับภาคผนวกนี้ด้วย<sup>37</sup> จึงได้จัดทำกฎหมายในลักษณะที่สอดคล้องกับความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 ส่วนสาเหตุที่ไม่ความสอดคล้องอาจเป็นเพราะคณะผู้จัดทำกฎหมายไทยอาจเล็งเห็นถึงประโยชน์และความสำคัญของการ

<sup>36</sup> United Nations Treaty collection, “TRANSPORT AND COMMUNICATIONS - ROAD TRAFFIC,” สืบค้นเมื่อวันที่ 15 เมษายน 2564, จาก [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en)

<sup>37</sup> CBTA Annex 10, article 14

“Conforming National Law Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.”

รวมการพิจารณาคดีจึงได้กำหนดบทบัญญัติเพิ่มเติมไว้ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดในลักษณะดังกล่าว ก็มีได้ชัดหรือแย้งกับความตกลง CBTA ภาคผนวก 10

### (3) การขนส่งของทางราง

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายขนส่งของทางรางตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า CIM Convention ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำข้อตกลงเลือกศาล และกำหนดหลักเกณฑ์ห้ามฟ้องซ้ำหากคดีดังกล่าวมีคำพิพากษาแล้ว หรือห้ามฟ้องซ้อนในกรณีคดีดังกล่าวอยู่ระหว่างพิจารณาคดีของศาล และ COTIF Convention ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ในขณะที่พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพระพุทธศักราช 2464 มิได้มีบทบัญญัติกำหนดเขตอำนาจไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการขนส่งของทางรางระหว่างประเทศของกฎหมายไทยนั้นไม่สอดคล้องกับ CIM Convention และ COTIF Convention เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่จะบังคับใช้กับการขนส่งของทางรางระหว่างประเทศ อีกทั้งประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา

### (4) การขนส่งของทางอากาศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายการขนส่งของทางอากาศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายที่ทำการศึกษาทั้งหมดได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ โดยที่ Warsaw Convention 1929 และ Montreal Convention 1999 ต่างก็กำหนดหลักเกณฑ์ให้สามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาขึ้นต่อผู้ได้ ไม่ว่าจะการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด และได้กำหนดสิทธิของโจทก์ในการเลือกฟ้องคดีต่อศาล นอกจากนี้ Montreal Convention 1999 ได้กำหนดเขตอำนาจศาลและสิทธิโจทก์ในการเลือกฟ้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเพิ่มเติม

ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะเช่นกัน โดยกำหนดให้สามารถฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางอากาศได้ไม่ว่าจะฟ้องในมูลคดีตามพระราชบัญญัตินี้ หรือมูลหนี้ตามสัญญา หรือหนี้ที่เกิดจากมูลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศถ้าโจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องในราชอาณาจักร กำหนดสิทธิของโจทก์เลือกที่จะเสนอคำฟ้องต่อศาล กำหนดเขตอำนาจศาลกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ กำหนดกฎหมายที่

จะนำมาใช้ในกระบวนการพิจารณาคดี, กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจกรณีที่มีการรับขนนั้นดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงโดยที่โจทก์อาจเลือกฟ้องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญา รวมกันหรือแยกกันก็ได้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการขนส่งของทางอากาศของกฎหมายไทยนั้นมีความสอดคล้องกับ Montreal Convention 1999 และ Warsaw Convention 1929 เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้รับเอาหลักการและสาระสำคัญมาจาก Montreal Convention 1999<sup>38</sup> ซึ่งตามที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า Montreal Convention 1999 ถูกจัดทำขึ้นเพื่อแก้ไข Warsaw Convention 1929 โดยแก้ไขบทบัญญัติในส่วนที่ไม่ได้รับการยอมรับจากบางประเทศ และคงไว้ซึ่งส่วนที่เป็นสาระสำคัญที่เหมาะสมไว้<sup>39</sup> ด้วยเหตุนี้ เพื่อให้จะทำให้ Montreal Convention 1999 ที่จะจัดทำขึ้นได้รับการยอมรับจึงไม่จัดทำบทบัญญัติในลักษณะที่ขัดหรือแย้งอย่างชัดเจนกับ Warsaw Convention 1929

#### (5) การรับขนของทางแม่น้ำ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายการรับขนของทางแม่น้ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญาบูดาเปสต์ว่าด้วยการรับขนของทางน้ำภายในแผ่นดิน ค.ศ. 2000 (CMNI Convention) กำหนดเพียงแต่ให้สามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดจากอนุสัญญานี้ยกขึ้นต่อสู้ได้ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญา ละเมิด หรือมูลหนี้อื่น แต่การขนส่งของทางแม่น้ำตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้มีบทบัญญัติกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจไว้ จึงสรุปได้ว่า กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางแม่น้ำของไทยไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ อาจเป็นเพราะประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่จะบังคับใช้กับการรับขนของทางแม่น้ำระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ

#### (6) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายทั้งหมดที่ทำการศึกษาต่างก็มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ

<sup>38</sup>ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), น.84.

<sup>39</sup>เพ็งอ้วน, น.49-50.



MT Convention 1980 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถยกข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิดขึ้นต่อผู้ได้ ไม่ว่าจะคำฟ้องนั้นจะมีมูลมาจากสัญญา มุลละเมิด หรือมูลหนี้อื่น, กำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์, กำหนดหลักเกณฑ์ห้ามฟ้องซ้ำหากคดีดังกล่าวมีคำพิพากษาแล้ว หรือห้ามฟ้องซ้อนในกรณีที่คดีดังกล่าวอยู่ระหว่างพิจารณาคดีของศาล

สำหรับกฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC 1991 กำหนดให้กฎเกณฑ์นี้สามารถบังคับใช้ได้กับสิทธิเรียกร้องทั้งที่เกิดจากสัญญาและละเมิด และได้กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเพิ่มเติมได้

ส่วนกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถยกข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิดขึ้นต่อผู้ได้ ไม่ว่าจะคำฟ้องนั้นจะมีมูลมาจากสัญญา มุลละเมิด และกำหนดสิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์

ในขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, กำหนดให้สามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือคดีที่มีมูลกรณีจากละเมิด, กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี และกำหนดให้โจทก์มีสิทธิที่จะเลือกฟ้องหากมิได้ระบุศาลในการฟ้องคดีไว้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกฎหมายไทยนั้นสอดคล้องกับกรอบความตกลงอาเซียนและ MT Convention 1980 เนื่องจากกรอบความตกลงอาเซียนได้นำสาระสำคัญที่กำหนดใน MT Convention 1980 มาเป็นแนวทางในการยกร่าง และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ก็ได้นำกรอบความตกลงอาเซียนเป็นแม่แบบในการยกร่างด้วย จึงถือได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวเป็นกฎหมายอนุวัติการตามกรอบความตกลงอาเซียน<sup>40</sup> ด้วยเหตุนี้กฎหมายไทยจึงมีสาระสำคัญสอดคล้องกับกรอบความตกลงอาเซียนและ MT Convention 1980 อย่างไรก็ตาม มีส่วนที่ไม่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC 1991 กล่าวคือ กฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC 1991 ไม่ได้ปรากฏบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้โจทก์มีสิทธิที่จะเลือก

<sup>40</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), น.216.



ฟ้อง โดยสาเหตุของความไม่สอดคล้องอาจเป็นเพราะกฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC 1991 นั้นไม่ได้มีสถานะเป็นกฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศแต่เป็นเพียงกฎเกณฑ์ซึ่งจะมีผลบังคับใช้เมื่อได้มีการตกลงให้นำกฎเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับสัญญา ดังนั้น ประเทศไทยจึงไม่มีพันธกรณีที่จำเป็นต้องอนุวัติกฎหมายให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC 1991

#### (7) การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายทั้งหมดที่ทำการศึกษามีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เฉพาะ ซึ่ง CVR Convention ได้กำหนดสิทธิเลือกฟ้องของโจทก์และกำหนดเขตอำนาจศาลกรณีมีปัญหาในการตีความ ส่วน CBTA ภาคผนวก 5 กำหนดให้สามารถบังคับความตกลงนี้กับการใช้สิทธิเรียกร้องได้ไม่ว่าการใช้สิทธิเรียกร้องจะเกิดจากมูลสัญญาหรือมูลหนี้อื่นนอกจากสัญญา และกำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์

ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ, กำหนดให้สิทธิโจทก์ในการเลือกฟ้องคดี และกำหนดรับรองให้สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสัญญา รับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศทั้งที่เกิดจากมูลสัญญาและมูลละเมิด

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศของกฎหมายไทยนั้นมีความสอดคล้องกับความตกลง CBTA ภาคผนวก 5 เนื่องจากประเทศไทยได้ลงนามในความตกลงดังกล่าวจึงได้จัดทำกฎหมายให้สอดคล้อง<sup>41</sup> นอกจากนี้ ยังมีทั้งส่วนที่สอดคล้องและไม่สอดคล้องกับ CVR Convention โดยกฎหมายทุกฉบับกำหนดหลักเกณฑ์ให้โจทก์มีสิทธิในการเลือกฟ้องคดีไว้ แต่ก็มีส่วนที่แตกต่างกันอยู่ กล่าวคือ CVR Convention มิได้กำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถฟ้องร้องต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นภูมิลำเนาของโจทก์ได้ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

<sup>41</sup>ไพฑูริศ เอกจริยกร, กฎหมายรับขนทางถนนระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2563), น.279-287.

2557 และความตกลง CBTA ภาคผนวก 5 กำหนดไว้<sup>42</sup> และด้วยเหตุที่ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของ CVR Convention จึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้องกับ CVR Convention

#### (8) การรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในระบบกฎหมายการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้โดยตรง

อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1967 และอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1974 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิเลือกฟ้องของโจทก์ และสามารถตกลงเลือกศาลที่จะพิจารณาคดีได้แม้ว่าการตกลงจะมีขึ้นภายหลังเกิดสิทธิเรียกร้อง

สำหรับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดกระบวนการวิธีพิจารณาความที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ จึงสรุปได้ว่า กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศของไทยไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1967 และอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1974 อาจเป็นเพราะประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่จะบังคับใช้กับการรับขนของทางแม่น้ำระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะและประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ จึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้อง

<sup>42</sup> เพิ่งอ้าง, น.322.

#### 4.3.1.2 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายพาณิชย์

##### (1) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการกักเรือ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการกักเรือตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายที่ทำการศึกษาทั้งหมดมีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ โดยที่อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 ได้กำหนดศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกักเรือไว้

ส่วนอนุสัญญาการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1999 ได้กำหนดศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการกักเรือไว้เช่นเดียวกัน, กำหนดให้ศาลมีอำนาจในการปฏิเสธไม่พิจารณาได้ และกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ในขณะที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือ, กำหนดศาลที่มีอำนาจรับฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการกักเรือ และกำหนดให้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่เกี่ยวกับการกักเรือ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าแม้ว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และอนุสัญญาต่างก็มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการกักเรือไว้ แต่หลักเกณฑ์ก็มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นมีส่วนที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาโดยมิได้ปรากฏบทบัญญัติที่ให้ศาลปฏิเสธการพิจารณาและบทบัญญัติเกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศอาจเพราะมิได้เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

##### (2) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญาทั้งหมดที่ทำการศึกษาไม่มีบทบัญญัติกำหนดเขตอำนาจศาลไว้ ในขณะที่พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มีบทบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะได้ โดยศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี คือ ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือและศาลแพ่ง จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นั้นมีบทบัญญัติที่แตกต่างกับอนุสัญญา อาจเพราะประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา

##### (3) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่

เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า ความตกลง York-Antwerp Rules 2016 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ในขณะที่พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 กำหนดให้คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือตามกฎหมายไทยนั้นไม่สอดคล้องกับความตกลง York-Antwerp Rules 2016 อาจเป็นเพราะความตกลงดังกล่าวนี้มิได้มีสถานะเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้กับสัญญาเมื่อคู่สัญญาได้ตกลงให้นำความตกลงดังกล่าวมาบังคับใช้ ด้วยเหตุนี้ การกำหนดให้คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศย่อมสามารถที่จะกระทำได้และเป็นการเหมาะสมแล้ว เนื่องจากศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลชำนาญพิเศษย่อมมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในข้อพิพาทเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

#### (4) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1910 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดเขตอำนาจศาลไว้ ในขณะที่พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ โดยกำหนดไว้เพียงแต่ให้คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ จึงสามารถสรุปได้ว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายไทยนั้นไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาฉบับ ค.ศ. 1910 อาจเพราะประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับ ค.ศ. 1910 จึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้องกับอนุสัญญา แต่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาฉบับ ค.ศ. 1989 เนื่องจากประเทศไทยได้ลงนามเป็นภาคีฉบับดังกล่าวในปี พ.ศ. 2562 แล้ว อย่างไรก็ตาม การกำหนดให้คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั้นก็สามารถที่จะกระทำได้และเป็นการเหมาะสมแล้วเช่นกัน

#### (5) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกันตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง

และในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับเรือโดนกั้น ค.ศ. 1910 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ แต่อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกั้น ค.ศ. 1952 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ โดยกำหนดสิทธิเลือกฟ้องคดีของโจทก์กำหนดเขตอำนาจศาลกรณีมีการฟ้องแย้ง และกำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงว่าจะให้ศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจได้

สำหรับพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกั้น พ.ศ. 2548 มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ โดยกำหนดไว้เพียงแต่ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาเหนือคดีเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกั้น

จะเห็นได้ว่า แม้พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกั้น พ.ศ. 2548 จะมีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ เช่นเดียวกับอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกั้น ค.ศ. 1952 แต่บทบัญญัตินี้ต่างก็แตกต่างกันอาจเป็นเพราะประเทศไทยมิได้เป็นภาคีอนุสัญญา และการกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาเหนือคดีเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกั้นก็จะเป็นประโยชน์ในการพิจารณาเนื่องจากมีบุคลากรที่มีความรู้เกี่ยวกับข้อพิพาท

#### **(6) เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน**

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายทุกฉบับที่ทำการศึกษาปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เฉพาะ โดยที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (CLC) ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ส่วนพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ กำหนดให้ศาลมีอำนาจในการแบ่งและจัดสรรหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหม

ทดแทนในกรณีที่เจ้าของเรือได้วางหลักประกันการจำกัดความรับผิด และกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบังคับและยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตามกฎหมายไทยนั้นมีความคล้ายคลึงกับหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (CLC) เนื่องจากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว จึงได้ตรากฎหมายที่มีสาระสำคัญคล้ายกับอนุสัญญาเกือบทั้งหมด เว้นแต่กรณีที่กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษและกรณีที่กำหนดให้ศาลสามารถออกข้อกำหนดเพื่อประโยชน์ในการแบ่งและจัดสรรหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง<sup>43</sup>

เมื่อเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 กับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากมลพิษจากน้ำมัน ค.ศ. 1992 พบว่า มีหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกันเนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวจึงจัดทำกฎหมายมิให้ขัดหรือแย้ง

กล่าวโดยสรุป เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวี พบว่า อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศบางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ แต่บางฉบับมิได้กำหนดไว้ นอกจากนี้ การขนส่งบางรูปแบบหรือกฎหมายพาณิชย์นาวีมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งฉบับ ซึ่งแต่ละฉบับก็มิได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เหมือนกัน ในขณะที่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยก็มีเพียงบางฉบับเท่านั้นที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ และในกลุ่มที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะก็มีความคล้ายคลึงกันของหลักเกณฑ์ โดยส่วนใหญ่

<sup>43</sup>ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561), น.146.



กำหนดเพียงให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ในส่วนหลักเกณฑ์อื่นก็มีทั้งที่กำหนดไว้เหมือนกันและแตกต่างกัน สรุปได้ว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยส่วนใหญ่ที่แตกต่างและไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี

#### 4.3.2 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี

##### 4.3.2.1 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

###### (1) การขนส่งของทางทะเล

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่งของทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า มีเฉพาะ Hamburg Rules 1978 และ Rotterdam Rules 2009 เท่านั้นที่ปรากฏบทบัญญัติเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ โดยอนุสัญญาทั้งสองได้กำหนดหลักเกณฑ์คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ และกำหนดให้ผู้จะใช้สิทธิเรียกร้องสามารถเลือกสถานที่ซึ่งจะดำเนินการอนุญาโตตุลาการได้ นอกจากนี้ Rotterdam Rules 2009 ได้กำหนดเพิ่มเติมในส่วนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผลผูกพันคู่สัญญาเกี่ยวกับ Volume contract และระบุเงื่อนไขที่บุคคลซึ่งมิใช่คู่สัญญา Volume contract อาจต้องผูกพันตามข้อตกลงเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ, กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ภายหลังเกิดข้อพิพาทแล้ว และกำหนดให้ข้อตกลงเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการที่ขัดหรือแย้งกัน มีผลเป็นโมฆะ

ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่งของทางทะเลของประเทศไทยนั้นไม่สอดคล้องกับ Hamburg Rules 1978 และ Rotterdam Rules 2009 โดยแม้ว่าการจัดทำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นได้นำสาระสำคัญที่ปรากฏใน Hamburg Rules 1978 มาเป็นแนวทางในการยกร่าง แต่ก็ได้เลือกรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการมากำหนดไว้ด้วยและประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของ Hamburg Rules 1978 จึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ส่วนสาเหตุที่ไม่สอดคล้องกับ Rotterdam Rules 2009 อาจเป็นเพราะอนุสัญญาฉบับดังกล่าวจัดทำ

ภายหลัง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาจึงยังไม่ได้แก้ไขหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการให้สอดคล้องกับอนุสัญญา

## (2) การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า CMR Convention 1956 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าว ในขณะที่ความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 กำหนดเพียงว่า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอาจถูกพิจารณาชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการตามข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างคู่กรณีหลังจากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น

ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดเพียงแต่ให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการเท่านั้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่งของทางทะเลของประเทศไทยนั้นไม่สอดคล้องกับ CMR Convention 1956 อาจเป็นเพราะประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของ CMR Convention 1956 จึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้อง และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายขนส่งของทางทะเลของประเทศไทยนั้นสอดคล้องกับความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 อาจเป็นเพราะได้จัดทำพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ภายหลังจากการจัดทำร่างความตกลง ซึ่งประเทศไทยถือเป็นหนึ่งในประเทศผู้จัดทำร่างและในความตกลงดังกล่าวได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้องด้วย จึงมีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในลักษณะที่สอดคล้องกับความตกลง CBTA ภาคผนวก 10 อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มิได้กำหนดถึงการมีข้อตกลงอนุญาโตตุลาการหลังจากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นเช่นที่ปรากฏในความตกลง CBTA ภาคผนวก 10

## (3) การขนส่งของทางราง

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการขนส่งของทางรางตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Modification of Protocol of 3 June 1999 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ให้สามารถระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ, กำหนดให้สามารถกำหนดองค์ประกอบของคณะอนุญาโตตุลาการและสามารถ



กำหนดขั้นตอนการอนุญาตตุลาการได้อย่างอิสระ, กำหนดหลักเกณฑ์การตั้งคณะกรรมการอนุญาตตุลาการ, กำหนดหลักเกณฑ์การเลือกอนุญาตตุลาการ, กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับขั้นตอนและค่าใช้จ่ายของอนุญาตตุลาการ, กำหนดวิธีการพิจารณาของอนุญาตตุลาการ, กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดค่าธรรมเนียมของอนุญาตตุลาการ และกำหนดให้เมื่อมีการดำเนินอนุญาตตุลาการจะทำให้อายุความนั้นระงับหยุดลง และกำหนดหลักเกณฑ์การบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการในประเทศสมาชิก ในขณะที่พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพระพุทศักราช 2464 มิได้มีบทบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

จะเห็นได้ว่า COTIF ได้ให้ความสำคัญกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุญาตตุลาการ ในขณะที่กฎหมายไทยนั้นมิได้มีการกล่าวถึงอนุญาตตุลาการไว้ จึงสรุปได้ว่ากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางรางไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ อาจเป็นเพราะประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่จะบังคับใช้กับการขนส่งทางรางระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ

#### (4) การขนส่งของทางอากาศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการในกฎหมายการขนส่งของทางอากาศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้วพบว่า กฎหมายที่ทำการศึกษาก่อนฉบับได้กำหนดบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เฉพาะ โดยทุกฉบับได้กำหนดให้ผู้สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาตตุลาการได้ และกำหนดให้ผู้จะใช้สิทธิเรียกร้องสามารถเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาตตุลาการได้ นอกจากนี้ Montreal Convention 1999 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมให้อนุญาตตุลาการใช้บทบัญญัติของอนุสัญญาในการพิจารณา

สำหรับพระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะเช่นกัน โดยกำหนดให้ผู้สัญญาในสัญญารับขนของสำหรับการรับขนทางอากาศสามารถตกลงเป็นหนังสือให้การระงับข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้โดยการอนุญาตตุลาการได้, กำหนดสิทธิในการเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาตตุลาการของผู้เรียกร้อง โดยกำหนดให้ผู้เรียกร้องค่าเสียหายมีสิทธิเลือกให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาตตุลาการในเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งซึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคี หรือจะดำเนินการอนุญาตตุลาการในประเทศไทย, กำหนดให้อนุญาตตุลาการหรือคณะอนุญาตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดให้ข้อตกลงที่เกี่ยวกับการเลือกของผู้เรียกร้องว่าจะให้มีการพิจารณาโดยการอนุญาตตุลาการ ณ ที่ใด ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาตตุลาการ และในกรณีที่ยกเว้นใด ๆ ของข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาตตุลาการขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติดังกล่าวจะมีผลเป็นโมฆะ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการขนส่งของทางอากาศตามกฎหมายไทยนั้นมีความสอดคล้องกับ Montreal Convention 1999 เนื่องจากได้รับเอาหลักการและแนวความคิดจาก Montreal Convention 1999<sup>44</sup>

#### (5) การรับขนของทางแม่น้ำ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการขนส่งของทางน้ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายทุกฉบับที่ทำการศึกษามิปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ จึงสรุปได้ว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการขนส่งของทางน้ำของประเทศไทยนั้นสอดคล้องกับอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง

#### (6) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า MT Convention 1980 และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 มีหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เหมือนกัน ได้แก่ กำหนดให้สามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้แม้ว่าข้อตกลงได้ทำขึ้นภายหลังเกิดสิทธิเรียกร้อง กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการได้, กำหนดให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาโดยอาศัยบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ และกำหนดให้ข้อตกลงเกี่ยวกับสถานที่ดำเนินการอนุญาโตตุลาการ หากขัดกับข้อกำหนดใด ๆ หรือขัดกับบทบัญญัติย่อมเป็นโมฆะ ส่วนกฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC มิได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้โดยตรง แต่ก็มีข้อกำหนดให้สามารถมีข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพิ่มเติมได้

สำหรับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะเช่นกัน โดยกำหนดให้สามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ กำหนดหลักเกณฑ์กรณีคู่สัญญาสามารถระบุสถานที่ที่จะดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการไว้และกรณีที่ไม่ได้ระบุไว้โดยผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิเลือก, ข้อตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว คู่สัญญาสามารถตกลงให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใด ๆ ก็ได้ และกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบทบัญญัติกฎหมายที่จะนำมาใช้กับการดำเนินการอนุญาโตตุลาการ

<sup>44</sup> ไพฑูริศ เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 38*, น.84.

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามกฎหมายไทยนั้นไม่สอดคล้องกับ UNCTAD/ICC อาจเป็นเพราะกฎเกณฑ์ดังกล่าวมิได้มีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ แต่จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้มีการตกลงให้นำ UNCTAD/ICC มาบังคับใช้ ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้อง นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยังมีทั้งส่วนที่สอดคล้องและไม่สอดคล้องกับ MT Convention 1980 และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 ในส่วนที่สอดคล้องก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้คล้ายคลึงกันได้แก่ กำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงเป็นหนังสือให้สามารถเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการได้ กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกสถานที่ใดซึ่งจะดำเนินการอนุญาโตตุลาการได้ หรือสถานที่ใดสถานที่หนึ่งในรัฐภาคี ได้แก่ ณ สถานที่ประกอบธุรกิจหลักของจำเลยหรือภูมิลำเนาของจำเลยในกรณีที่ไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจหลัก หรือ ณ สถานที่ที่ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยมีเงื่อนไขว่าจำเลยต้องมีสถานที่ประกอบการสาขาหรือสำนักงานที่ทำสัญญา หรือ ณ สถานที่รับมอบสินค้าสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสถานที่จัดส่ง ซึ่งสาเหตุที่หลักเกณฑ์ดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันเป็นเพราะ MT Convention 1980 นั้นถือเป็นต้นแบบในการยกร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 นั้นก็เป็นที่มาของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ด้วยเหตุนี้หลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงมีความสอดคล้องกัน

อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีหลักเกณฑ์ส่วนที่กำหนดไว้แตกต่างกัน กล่าวคือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทโดยอาศัยบทบัญญัติในพระราชบัญญัติ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นหนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่ตกลงกันก็ได้ ในขณะที่ MT Convention 1980 และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 ก็ได้กำหนดให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทโดยอาศัยกรอบความตกลง แต่มิได้กำหนดถึงการมีข้อตกลงเกี่ยวกับบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับเช่นที่กำหนดเป็นข้อยกเว้นในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ดังนั้น หลักเกณฑ์ในส่วนนี้จึงไม่สอดคล้องกับ MT Convention 1980 และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005

#### (7) การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่

เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (CVR Convention) ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดให้กรณีที่มีการตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการก่อนเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นนั้นเป็นโมฆะ

สำหรับความตกลง CBTA ภาคผนวก 5 นั้นได้กำหนดให้สามารถตกลงระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้แม้ว่าการตกลงนั้นจะมีขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ โดยกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการซึ่งการกำหนดในลักษณะดังกล่าวนี้มีความคล้ายคลึงกันกับที่ปรากฏใน CVR Convention โดยกำหนดให้สามารถตกลงระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ แต่ก็ยังมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ กฎหมายไทยมิได้กำหนดผลในกรณีมีข้อตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการก่อนที่จะเกิดสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น อาจเป็นเพราะประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาจึงไม่มีพันธกรณีที่จะต้องจัดทำกฎหมายให้สอดคล้อง นอกจากนี้ หลักเกณฑ์ดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกับที่ปรากฏในความตกลง CBTA ภาคผนวก 5 ที่ได้กำหนดให้สามารถตกลงระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ แต่ก็ยังมีส่วนที่แตกต่างกัน เช่นกัน กล่าวคือ กฎหมายไทยมิได้กำหนดไปถึงให้สามารถตกลงระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการแม้ว่าการตกลงนั้นจะมีขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องเช่นที่กำหนดไว้ในความตกลง CBTA ภาคผนวก 5 ดังนั้น ในส่วนนี้จึงมีทั้งส่วนที่คล้ายคลึงกันและแตกต่างกัน และด้วยเหตุที่ประเทศไทยเป็นภาคีความตกลง CBTA ภาคผนวก 5 ประเทศไทยจึงควรอนุวัติหลักเกณฑ์ในส่วนนี้ให้สอดคล้องกับความตกลง

#### (8) การรับขนส่งคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายการรับขนส่งคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961 และการรับขนส่งคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้โดยตรง

ส่วนอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1967 และอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1974 ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้ โดยกำหนดเพียงแต่ให้คู่สัญญาสามารถตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาตตุลาการได้แม้ว่าจะได้ตกลงกันภายหลังเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการในกฎหมายการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศของกฎหมายไทยนั้นไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1967 และอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1974 เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่จะบังคับใช้กับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ และมีได้เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวจึงไม่มีพันธกรณีที่จำเป็นต้องจัดทำกฎหมายหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการในกฎหมายการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศให้สอดคล้อง

กล่าวโดยสรุป เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ แล้ว สามารถสรุปได้ว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไม่ได้ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทุกฉบับ และการขนส่งบางรูปแบบที่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวข้องหลายฉบับก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้มีทั้งส่วนที่คล้ายคลึงกันและส่วนที่แตกต่างกัน สะท้อนให้เห็นถึงความไม่เป็นระบบของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งลักษณะความไม่เป็นระบบดังกล่าวปรากฏในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของไทยเช่นกัน โดยเมื่อเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ กับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของไทยแล้วสะท้อนให้เห็นว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการตามกฎหมายไทยนั้นยังมีส่วนที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ โดยสาเหตุที่ไม่สอดคล้องหลัก ๆ มี 2 ประการ คือ ประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งของบางรูปแบบบังคับใช้เป็นการเฉพาะ แต่ยังคงอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมิได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการไว้ และอีกสาเหตุหนึ่งคือประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และแม้ว่าจะนำอนุสัญญาระหว่างประเทศมาเป็นแม่แบบในการยกร่าง แต่ก็ได้เลือกนำสาระสำคัญที่ปรากฏทั้งหมดมากำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาตตุลาการในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศไทยก็

ยังมีส่วนที่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศอาจเป็นเพราะประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศในด้านนั้น ๆ หรือได้เลือกนำสาระสำคัญในอนุสัญญาระหว่างประเทศมากำหนดไว้กฎหมายไทย เช่น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการที่ปรากฏในการขนส่งของทางอากาศและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

#### 4.3.2.2 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายพาณิชย์นาวี

##### (1) หลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการกักเรือ

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการกักเรือตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า เฉพาะพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เท่านั้น ที่ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ในขณะที่อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 ได้กล่าวถึงอนุญาโตตุลาการว่า หากคู่กรณีตกลงเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ศาลหรือหน่วยงานตุลาการอื่นที่เหมาะสมในเขตอำนาจศาลที่กักเรืออาจกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้องนำคดีไปฟ้องศาลได้ และกำหนดให้สามารถเสนอข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการตีความหรือการบังคับใช้อนุสัญญานี้ต่ออนุญาโตตุลาการได้ ส่วนอนุสัญญาการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1999 กำหนดให้สามารถตกลงเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการได้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการกักเรือตามกฎหมายไทยไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาทั้งสองข้างต้น อาจเป็นเพราะประเทศไทยมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาทั้งสอง

##### (2) หลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า มีเฉพาะอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967 เท่านั้นที่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดเพียงให้สามารถระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ และหากภายในหกเดือนนับจากวันที่มีการยื่นคำร้องต่ออนุญาโตตุลาการ รัฐบาลก็ไม่สามารถตกลงกันในองค์ประกอบของอนุญาโตตุลาการได้ รัฐบาลฝ่ายหนึ่งอาจส่งข้อพิพาทไปยังศาลยุติธรรมระหว่างประเทศโดยการร้องขอให้เป็นไปตามธรรมนูญของศาลได้

ส่วนอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1926, อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1993 และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้



เป็นการเฉพาะ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยนั้นไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967

### **(3) หลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ**

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือตามที่กำหนดไว้ในกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่ศึกษาทุกฉบับไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือตามกฎหมายไทยสอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ อาจเพราะประเทศไทยได้นำกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยมาเป็นแม่แบบในการยกร่าง

### **(4) หลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย**

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายที่ศึกษาทุกฉบับไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายไทยสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ อาจเป็นเพราะประเทศไทยได้นำอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยมาเป็นแม่แบบในการยกร่าง

### **(5) หลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน**

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกันตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า เฉพาะอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952 เท่านั้นที่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ โดยกำหนดให้สามารถเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการได้ และรัฐภาคีซึ่งได้ตกลงที่จะเสนอคดีต่ออนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างรัฐอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการตีความหรือใช้บังคับอนุสัญญานี้ย่อมไม่เป็นการตัดสิทธิฝ่ายจำเลยแห่งรัฐภาคีซึ่งได้ตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกันของกฎหมายไทยนั้นไม่

สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952 อาจเพราะมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญา

#### **(6) หลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน**

เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและในกฎหมายไทยแล้ว พบว่า กฎหมายที่ศึกษาทุกฉบับไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

กล่าวโดยสรุป หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีไม่ได้กำหนดไว้ในทิศทางเดียวกัน โดยใน 12 ฉบับ มี 8 ฉบับที่มีได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการซึ่งถือเป็นส่วนมาก และ 4 ฉบับ ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967 และอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952 ในขณะที่กฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยทุกฉบับไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์อนุญาโตตุลาการไว้

#### **4.4 ข้อดีและข้อเสียของการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ**

จากการเปรียบเทียบการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในอนุสัญญาระหว่างประเทศกับกฎหมายไทย สะท้อนให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องกันของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการของบทบัญญัติกฎหมายในระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวีทั้งในอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทย

##### **4.4.1 ข้อดีของการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ**

หากได้กำหนดบทบัญญัติว่าด้วยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวีทุกฉบับอาจส่งผลให้ง่ายต่อการศึกษาทำความเข้าใจเพื่อนำไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ระบบกฎหมายขนส่ง



และกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้นมีลักษณะพิเศษบางประการที่อาจจะไม่เหมาะสมหากต้องตกอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายทั่วไปที่ว่าด้วยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ ซึ่งหากได้กำหนดไว้เป็นการเฉพาะก็จะส่งผลให้หลักเกณฑ์ของกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการมีความเหมาะสมกับลักษณะพิเศษของระบบขนส่งและพาณิชย์นาวีมากขึ้น

#### 4.4.2 ข้อเสียของการกำหนดบทบัญญัติว่าด้วยเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

การที่กฎหมายบางฉบับกำหนดไว้เป็นการเฉพาะในขณะที่บางฉบับมิได้กำหนดไว้เป็นการเฉพาะนั้นส่งผลให้เกิดความยุ่งยาก ไม่เป็นระบบ และอาจเกิดความสับสนในการใช้งานได้นอกจากนี้ เนื่องจากระบบกฎหมายขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้นมีลักษณะพิเศษบางประการที่อาจจะไม่เหมาะสมหากต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายทั่วไปที่ว่าด้วยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ และกฎหมายฉบับที่มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะก็มีปัญหาน่าพิจารณาต่อไปว่า หลักเกณฑ์บางอย่างซึ่งเป็นที่ยอมรับในทางปฏิบัติจะได้รับการยอมรับตามกฎหมายไทยหรือไม่

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

ปัจจุบันมีอนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และพาณิชย์นาวีเป็นจำนวนมาก และเพื่อให้ประเทศไทยได้รับการยอมรับจากนานาประเทศจึงมีความจำเป็นต้องพัฒนากฎหมายให้มีความสอดคล้องกับหลักสากลและแนวปฏิบัติระหว่างประเทศ โดยในปัจจุบันประเทศไทยได้ดำเนินการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีอย่างต่อเนื่อง ทั้งโดยการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยตรง หรือแม้ว่าจะมิได้ดำเนินการเข้าเป็นภาคีแต่ก็มีความพยายามที่จะพัฒนาให้กฎหมายไทยมีความสอดคล้องหรือไม่ขัดแย้งกับอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศโดยการนำอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ หรือที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้น ๆ มาเป็นแบบอย่างในการยกร่างกฎหมายของประเทศไทย

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ได้ทำการศึกษาอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ จำนวน 18 ฉบับ และอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีจำนวน 12 ฉบับ โดยเมื่อนำหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการตามที่ปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศในการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีมาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการตามที่ปรากฏในกฎหมายไทยสามารถสรุปได้ดังนี้

**ประการแรก** อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ มิได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้ทุกฉบับ โดยส่วนใหญ่จะกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้ มีเพียง 2 ฉบับ ที่มีได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924) และอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล ค.ศ. 1961

ในส่วนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ก็มีได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ทุกฉบับเช่นเดียวกัน มีเพียง 2 ฉบับเท่านั้นที่มีได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules 1924) และพิธี

สารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules 1968)

**ประการที่สอง** ในกลุ่มอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ที่กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะก็มีได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้เหมือนกัน

กรณีเขตอำนาจศาล อนุสัญญาบางฉบับกำหนดเพียงหลักเกณฑ์ในการเสนอคำฟ้องว่าข้อพิพาทที่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานั้น ๆ สามารถเสนอคำฟ้องต่อศาลใด หรือกำหนดเพียงให้สามารถบังคับใช้อนุสัญญาได้แม้ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมีมูลกรณีจากละเมิด ในขณะที่อนุสัญญาบางฉบับนั้นกำหนดหลักเกณฑ์อื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการฟ้องซ้ำ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิเลือกฟ้องคดีและการทำข้อตกลงเลือกศาล หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เป็นต้น

สำหรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในระหว่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ปรากฏว่า ส่วนใหญ่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ มีเพียง 6 ฉบับเท่านั้นที่มีได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ และเมื่อพิจารณาเฉพาะกลุ่มที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะก็มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ อนุสัญญาบางฉบับกำหนดเพียงว่าข้อพิพาทที่เกิดขึ้นภายใต้บังคับของอนุสัญญานั้น ๆ สามารถขอข้อพิพาทดังกล่าวให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดได้เท่านั้น ในขณะที่อนุสัญญาบางฉบับกำหนดหลักเกณฑ์อื่น ๆ เพิ่มเติมด้วย เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคณะอนุญาโตตุลาการ จำนวนอนุญาโตตุลาการ การกำหนดค่าธรรมเนียมอนุญาโตตุลาการ ขั้นตอนในการดำเนินการอนุญาโตตุลาการ ผลของคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ เป็นต้น

**ประการที่สาม** สำหรับหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในกฎหมายพาณิชย์นาวี อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีก็มีได้กำหนดไว้ทุกฉบับเช่นเดียวกัน

โดยมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีเพียง 5 ฉบับเท่านั้นจาก 12 ฉบับที่กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งในกลุ่มอนุสัญญาที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952, อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999, อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952, อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 และอนุสัญญาระหว่าง

ประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากมลพิษจากน้ำมัน ค.ศ. 1992 ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวมานี้มิได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้เหมือนกันทุกฉบับ กล่าวคือ บางฉบับกำหนดเพียงศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี ในขณะที่บางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์อื่นเพิ่มเติม เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 กำหนดหลักเกณฑ์ให้ศาลที่กักเรือสามารถกำหนดระยะเวลาให้ ผู้ร่อนนำคดีมาฟ้องต่อศาลได้ในกรณีที่คู่กรณีตกลงกันให้เสนอข้อพิพาทต่อศาลซึ่งมิใช่ศาลที่มีการกักเรือ, อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กำหนดให้ศาลมีอำนาจปฏิเสธการพิจารณาคดีได้และกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ในขณะที่อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952, อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากมลพิษจากน้ำมัน ค.ศ. 1992 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศด้วย

สำหรับอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952, อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999, อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967, อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952 โดยอนุสัญญาที่กล่าวมานี้กำหนดหลักเกณฑ์ในการทำงานเดียวกัน กล่าวคือ กำหนดให้สามารถตกลงระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการได้ เฉพาะอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967 เท่านั้นที่กำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมว่า หากภายใน 6 เดือนนับตั้งแต่วันที่ยื่นคำร้องต่ออนุญาโตตุลาการ รัฐภาคีไม่สามารถตกลงกันในองค์ประกอบของอนุญาโตตุลาการได้ รัฐภาคีฝ่ายหนึ่งอาจส่งข้อพิพาทไปยังศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ

**ประการที่สี่** สำหรับกฎหมายไทย เมื่อทำการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ จำนวน 8 รูปแบบ พบว่า กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ก็มีได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้ทุกฉบับเช่นเดียวกัน โดยมีเพียง 4 รูปแบบที่กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้เฉพาะ

กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้เฉพาะ 4 รูปแบบ ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, พระราชบัญญัติการรับขนของ

ทางอากาศ พ.ศ. 2558, พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

เมื่อพิจารณากฎหมายทั้ง 4 รูปแบบดังกล่าวข้างต้น พบว่า ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้คล้ายคลึงกัน ดังนี้ กำหนดถึงการใช้สิทธิเรียกร้องที่มีมูลกรณีจากละเมิด กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ และกำหนดสิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์ อย่างไรก็ตาม มีบางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเพิ่มเติม ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 กำหนดหลักเกณฑ์ในการรวมการพิจารณาคดี, พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศ พ.ศ. 2558 กำหนดกฎหมายที่ใช้ในกระบวนการพิจารณาคดีและกำหนดสิทธิในการเลือกฟ้องคดีของโจทก์ในกรณีที่การรับขนนั้นดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงเรื่องเขตอำนาจศาลได้ก่อนที่จะเกิดสิทธิเรียกร้อง หรือสามารถตกลงให้ศาลใด ๆ มีเขตอำนาจภายหลังสิทธิเรียกร้องเกิดแล้วได้ และเมื่อเปรียบเทียบกลุ่มกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้กับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ สามารถสรุปได้ว่า ส่วนใหญ่หลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลมีความคล้ายคลึงกัน มีเพียงพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ที่ยังมีความแตกต่างกันของบทบัญญัติ

นอกจากนี้ กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอีก 4 รูปแบบมิได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเขตอำนาจศาลไว้ ซึ่งสาเหตุหลักมาจากการที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่จะบังคับใช้กับการขนส่งด้านนั้นเป็นการเฉพาะและไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

**ประการที่ห้า** ส่วนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ พบว่า มิได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการทุกฉบับเช่นกัน โดยมีเพียง 4 รูปแบบเท่านั้นที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศ พ.ศ. 2558, พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

เมื่อพิจารณากฎหมายทั้ง 4 รูปแบบดังกล่าวข้างต้นพบว่า ในกลุ่มดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ บางฉบับกำหนดเพียงว่าคู่สัญญาสามารถตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้เท่านั้น ได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 แต่บางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์อื่นเพิ่มเติม ดังนี้ พระราชบัญญัติ

การรับขนของทางอากาศ พ.ศ. 2558 กำหนดสิทธิในการเลือกให้ดำเนินการอนุญาตตุลาการในเขตอำนาจของศาลซึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคีหรือในประเทศไทยก็ได้ โดยหากเลือกดำเนินการอนุญาตตุลาการในประเทศไทย พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้คณะอนุญาตตุลาการใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศ พ.ศ. 2558 ในการพิจารณา, กำหนดให้ข้อตกลงเกี่ยวกับการเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาตตุลาการถือเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาตตุลาการ หากข้อตกลงดังกล่าวขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลเป็นโมฆะ ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้คู่สัญญาสามารถเลือกสถานที่ดำเนินการอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ใดก็ได้ แต่หากมิได้ระบุสถานที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้ผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิเลือกสถานที่ตามที่กำหนดไว้เพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ

โดยเมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ปรากฏว่า หลักเกณฑ์ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกัน มีเพียงการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางรางที่ไม่สอดคล้องอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งสาเหตุหลักสืบเนื่องจากการที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่จะบังคับใช้กับการขนส่งด้านนั้นเป็นการเฉพาะและไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเช่นกัน

**ประการที่หก** สำหรับกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย จำนวน 7 ฉบับ ปรากฏว่าทุกฉบับมีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล โดยมี 5 ฉบับที่กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลที่มีเขตอำนาจไว้โดยตรง เว้นแต่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

โดยพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลที่มีเขตอำนาจโดยตรง แต่กำหนดให้ศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือ ได้แก่ ศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่ในเขตอำนาจและศาลที่เรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ศาลที่สั่งกักเรือและศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งมิใช่ศาลที่สั่งกักเรือเป็นศาลที่มีอำนาจรับฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ อย่างไรก็ตาม คดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับการกักเรือก็อยู่ในเขตอำนาจพิจารณาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ส่วนพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ได้กำหนดให้สามารถเสนอคำฟ้องต่อศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือและศาลแพ่ง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยทุกฉบับจะมีบทบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล แต่เมื่อพิจารณาอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศด้าน



พาณิชย์นาวีที่มีถึง 7 ฉบับจาก 12 ฉบับที่ไม่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะ ถือได้ว่าภาพรวมของหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังมีความแตกต่างกันอยู่ นอกจากนี้ หากพิจารณาเฉพาะในส่วนที่กำหนดไว้ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยก็มีความแตกต่างกันในรายละเอียดโดยเฉพาะในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 อนึ่ง มีเพียงพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 เท่านั้น ที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลคล้ายคลึงกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

**ประการที่เจ็ด** เมื่อศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายพาณิชย์นาวีไทยที่ทำการศึกษานั้น พบว่า กฎหมายทุกฉบับที่ศึกษาไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ และส่วนมากของอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศก็ไม่ปรากฏบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะเช่นกัน เว้นแต่ อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ. 1967 และอนุสัญญาว่าด้วยการทำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในกรณีเรือโดนกัน ค.ศ. 1952

**ประการสุดท้าย** กฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งบางรูปแบบของไทยไม่มีกฎหมายบังคับใช้เป็นการเฉพาะทำให้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการของกฎหมายไทยไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น การขนส่งทางแม่น้ำระหว่างประเทศ และการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

1. ประเด็นการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวี

สำหรับประเด็นปัญหาของการค้นคว้าอิสระฉบับนี้ที่ว่า สมควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งทุกฉบับหรือไม่ ผู้ศึกษาเห็นว่า ไม่ควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทุกฉบับ และไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้เหมือนกัน เนื่องจากในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ถือได้ว่าเป็น

แม่แบบของกฎหมายไทยทั้งโดยการเข้าเป็นภาคีหรือนำมาเป็นแม่แบบในการยกร่างก็ไม่ได้กำหนดไว้ทุกฉบับ หรือหากกำหนดไว้ก็ไม่ได้กำหนดไว้เหมือนกัน ประกอบกับกฎหมายแต่ละฉบับมีที่มาและลักษณะเฉพาะแตกต่างกัน หากกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ทุกฉบับเหมือนกัน กฎหมายบางฉบับก็อาจไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือไม่สอดคล้องกับความ เป็นสากลซึ่งได้รับการยอมรับในทางปฏิบัติระหว่างประเทศได้

ส่วนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทย ผู้ศึกษาเห็นว่าไม่ควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลไว้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยเหมือนกันทุกฉบับ แต่ควรกำหนดหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีก่อน นอกจากนี้ ผู้ศึกษาเห็นว่า ควรกำหนดให้คดีเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีอยู่ในเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาล ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมิได้มีศาลพาณิชย์นาวีเป็นการ เฉพาะและเพื่อให้ข้อพิพาทที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีนั้นได้รับการพิจารณาตัดสินจากผู้ที่มีความรู้ ความ เชี่ยวชาญที่เหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของข้อพิพาท และเพื่อป้องกันปัญหาเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลที่ อาจเกิดขึ้นได้

2. ประเด็นการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ ขนส่งและกฎหมายพาณิชย์นาวี

สำหรับประเด็นปัญหาว่า สมควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการไว้ใน กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุกฉบับหรือไม่ ผู้ศึกษาเห็นว่า ไม่ควรกำหนดอนุญาโตตุลาการไว้ใน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุกฉบับ เนื่องจากแม้ว่าจะไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องอนุญาโตตุลาการ ไว้เป็นการเฉพาะ แต่ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องอนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

ส่วนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยนั้น ผู้ศึกษา เห็นว่า ก็ไม่ควรกำหนดอนุญาโตตุลาการไว้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยเช่นกัน เนื่องจาก อนุสัญญาส่วนใหญ่ที่เป็นแม่แบบของกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ อนุญาโตตุลาการไว้เป็นการเฉพาะ

นอกจากนี้ มีประเด็นควรทำการศึกษาว่า หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการตาม พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 นั้นเหมาะสมและเพียงพอต่อการนำมาใช้ระงับข้อพิพาท เกี่ยวกับการขนส่งและพาณิชย์นาวีหรือไม่ ซึ่งผู้ศึกษามีได้ทำการศึกษาประเด็นดังกล่าว



## บรรณานุกรม

### หนังสือและบทความในหนังสือ

- กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2559.
- จันทร์ สินศุภฤกษ์. กฎหมายระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2562.
- จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม1. พิมพ์ครั้งที่ 15. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2563.
- ดวงเด่น นาคสีหราช. หลักกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2562.
- ธวัชชัย สุวรรณพาณิชย์. คำอธิบายพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2557.
- เสาวนีย์ อัสวโรจณ์. คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยวิธีการระงับข้อพิพาททางธุรกิจโดยการอนุญาโตตุลาการ. พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.
- \_\_\_\_\_. คำอธิบายรับขนของทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขปรับปรุง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2560.
- \_\_\_\_\_. กฎหมายรับขนทางถนนระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2563.
- \_\_\_\_\_. คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.
- \_\_\_\_\_. คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2561.
- \_\_\_\_\_. กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543.

..... กฎหมายพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.

..... กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2. พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556.

..... กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 3. พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557.

..... คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2561.

อภิญา เลื่อนฉวี. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2562.

## บทความวารสาร

คมวัชร เอียงอ่อง. “เขตอำนาจศาลไทยเหนือคดีแพ่งและพาณิชย์ที่มีองค์ประกอบพัวพันกับต่างประเทศ.” วารสารกฎหมายจุฬา. เล่มที่ 2. ปีที่ 18. (พฤษภาคม 2541) : 65.

ชุมพร ปัจจุสานนท์. “ข้อคิดบางประการเกี่ยวกับการขัดกันแห่งเขตอำนาจศาลของประเทศไทยในทัศนะของกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล.” วารสารกฎหมายจุฬา. เล่มที่ 1. ปีที่ 17. (มกราคม 2540) : 41.

ณัฐวิทย์ สละสวัสดิ์. “ความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสาร และสัมภาระทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย : ศึกษาเปรียบเทียบอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายของราชอาณาจักรสวีเดน.” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี. ปีที่ 10. ฉบับที่ 11 : 30.

ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวิช. “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญามาตรฐานของล้อย (LOF) และสัญญาเสริม (SCOPIIC) ในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage).” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี. ปีที่ 5. (พฤศจิกายน 2553) : 12.

## วิทยานิพนธ์

กิตติวัฒน์ จันทร์แจ่มใส. “เขตอำนาจศาลคดีแพ่งและพาณิชย์ในไซเบอร์สเปซ: ศึกษาในเชิงกฎหมายเปรียบเทียบ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

พรรณทิพา คูวิวัฒน์วงค์. “ปัญหากฎหมายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ : ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุสัญญาการขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศและกฎหมายไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

พิชานัน กอนันต์ชัย. “ปัญหาการตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในคดีแพ่ง.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.

สุพัฒน์ ชัยวรมุขกุล. “การขัดกันแห่งกฎหมายสารบัญญัติในกระบวนการอนุญาโตตุลาการทางพาณิชย์ระหว่างประเทศ : ศึกษาเฉพาะกรณีสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

สุรรัตน์ ประจณปัจจนิก. “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในสัญญาทางปกครอง.” ดุษฎีนิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558.

ศศิธร อนุพงษ์กุลกิจ. “กฎหมายรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

อภิรดี ประเสริฐฤทธิ. “เขตอำนาจศาลเหนือคดีเรือโค่นกันในทางแพ่งและทางอาญา.” สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

## สื่ออิเล็กทรอนิกส์

สุมาลี สุขदानนท์. “พาณิชย์นาวี : ความสำเร็จหรือล้มเหลว.” [http://rescom.trf.or.th/display/keydefault.aspx?id\\_colum=2712&fbclid=IwAR17MmUOUwQxQf8QzjUfGrJOXxKlwKwMwb72v3y\\_Y5HD1bRTlSLAGzKZBA4](http://rescom.trf.or.th/display/keydefault.aspx?id_colum=2712&fbclid=IwAR17MmUOUwQxQf8QzjUfGrJOXxKlwKwMwb72v3y_Y5HD1bRTlSLAGzKZBA4), 9 ตุลาคม 2563.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ. “รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2561.” [https://www.nesd.c.go.th/ewt\\_dl\\_link.php?nid=9359](https://www.nesd.c.go.th/ewt_dl_link.php?nid=9359), 9 กันยายน 2562.

อรัชมน พิเชฐวรกุล. “การระงับข้อพิพาททางเลือก.” <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/647312>, 10 ธันวาคม 2563.

**BOOKS**

Chittharanjan F. Amerasinghep. Jurisdiction of International Tribunals. The Hague : Kluwer Law International, 2003.

Georgios I. Zekos. International Commercial and Marine Arbitration. New York Routledge-Cavendish, 2008, p.24

Maria Gavouneli. Functional Jurisdiction in the Law of the Sea. Netherlands : Brill Academic Publishers, Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007.

**THESIS**

Felix Sparka. “ Jurisdiction and Arbitration Clauses Transport Documents in Maritime.” Ph.D.dissertation, The University of Hamburg, 2009.

**ELECTRONIC MEDIA**

United Nations Treaty collection. “TRANSPORT AND COMMUNICATIONS - ROAD TRAFFIC.” [https://treaties.un.org/Pages/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mdsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en), 15 April, 2021.

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายสิริพงศ์ เหมือนพะวงศ์
วันเดือนปีเกิด	22 กุมภาพันธ์ 2539
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2561 : นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ปีการศึกษา 2562 : ประกาศนียบัตรวิชาว่าความ สำนักฝึกอบรมวิชาว่าความแห่งสภานายความ ปีการศึกษา 2561 : เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 71

## ผลงานทางวิชาการ

สิริพงศ์ เหมือนพะวงศ์. “ปัญหาการกำหนดเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการในกฎหมาย  
ขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย.” การค้นคว้าอิสระ  
นิติศาสตรมหาบัณฑิต (กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,  
2564.